



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 264]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 9, 2014/भाद्र 18, 1936

No. 264]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 9, 2014/BHADRA 18, 1936

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 3 सितम्बर, 2014

सं. टीएमपी/57/2012-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास (सीएच) से जेटी संख्या 10 हेतु 01 अप्रैल, 2009 से 15 अक्टूबर, 2009 की अवधि और जेटी संख्या 11 हेतु 01 अप्रैल, 2009 से 31 मार्च, 2011 की अवधि के लिए गोदी-शुल्क की दर के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/57/2012-एनएमपीटी

न्यू मैंगलौर पोर्ट ट्रस्ट

आवेदक

गणपूर्ति

(i) श्री. टी.एस. बालासुब्रमण्यम, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (इकोनॉमिक)

आदेश

(4 अगस्त 2014 के दिन पारित)

यह मामला जेटी सं. 10 के लिए 01 अप्रैल 2009 से 15 अक्टूबर 2009 तक और जेटी सं.11 के लिए 01 अप्रैल 2009 से 31 मार्च 2011 तक की अवधि के लिए घाट दर के निर्धारण के लिए न्यू मैंगलौर पोर्ट ट्रस्ट से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. संदर्भित प्रस्ताव के मुख्य बिंदुओं पर चर्चा करने से पहले, निम्नलिखित अनुच्छेदों में वर्तमान मामले के लिए प्रासंगिक एक संक्षिप्त पृष्ठभूमि दी गई है।

### 3.1. समझौता ज्ञापन :

- (i) न्यू मैंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) और मैंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) ने जेटी सं. 10 के निर्माण के लिए 20 जनवरी, 1995 को एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए थे और जेटी सं. 11 के निर्माण के लिए 9 फरवरी 2000 को उन दोनों के बीच एक अन्य समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।
- (ii). जेटी सं. 10 और 11 के लिए दोनों समझौता ज्ञापनों में एक विशिष्ट प्रावधान (एमओयू के खंड 4) निहित है कि वास्तविक संचालन और रखरखाव लागत, प्रशासनिक और सामान्य शीर्षों, मूल्यह्रास, ऋण पर ब्याज के बंटवारे और नियोजित पूंजी के कुछ प्रतिशत पर सरकार द्वारा तय दर के आधार पर एक घाट प्रभार दर की गणना की जाएगी। घाट प्रभार वार्षिक समीक्षा और शामिल टन भार के आधार पर समायोजन के अधीन है।  
समझौता ज्ञापन के खंड 4 के समापन अनुच्छेद में यह भी कहा गया है कि एक बार फंड के चुकाने के बाद, एनएमपीटी एमआरपीएल से सामान्य घाट प्रभार लेने के लिए सहमत है। ऐसे घाट प्रभार की वास्तविक राशि पक्षों के बीच परस्पर सहमति और भारत सरकार के अनुमोदन से तय की जाएगी। समझौते के किसी भी कमी के मामले में, भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्रालय का निर्णय अंतिम और एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों पर बाध्यकारी होगा।

### 3.2. दिशानिर्देशक सिद्धांत :

- (i). जेटी सं. 10 के लिए घाट प्रभार दर की गणना के विषय में एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों की विभिन्न मुद्दों पर असहमति थी। इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 27 अक्टूबर, 1998, 19 जुलाई 2000 और 18 नवंबर 2004 के पूर्व आदेशों के द्वारा जेटी सं. 10 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए अपनाए जाने वाले मार्गदर्शक सिद्धांत स्थापित किए हैं।
- (ii). एनएमपीटी के टैरिफ के सामान्य संशोधन से संबंधित 9 अगस्त 2001 के दिनांकित आदेश में, यह भी स्पष्ट किया गया था कि घाट प्रभार दर की गणना में ऋण चुकौती की किस्त पर केवल उसी हद तक विचार किया जाना चाहिए जहां तक इसे गणना में मूल्यह्रास से अधिक गिना जाता है।

3.3. एमआरपीएल और एनएमपीटी दोनों ने इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 19 जुलाई 2000 को अपने आदेश में प्रगणित कुछ सिद्धांतों को चुनौती देते हुए कर्नाटक उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की। इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कुछ दिशा निर्देशों और वर्ष 1996-97 से 1999-2000 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा तय घाट दर को चुनौती देने के लिए एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों के द्वारा दायर रिट याचिका को कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय के एकल न्यायाधीश द्वारा दिनांक 27 अक्टूबर 2005 के आदेश के द्वारा खारिज कर दिया गया है। माननीय एकल न्यायाधीश के आदेश को चुनौती देते हुए एमआरपीएल द्वारा दायर रिट अपील को भी कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय की खंडपीठ ने 20 अप्रैल 2010 के अपने आदेश द्वारा खारिज कर दिया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा जेटी सं. 10 के लिए घाट की दर तय करने के लिए मामले को लेने पर कोई निषेधक आदेश नहीं है।

4.1. एनएमपीटी ने पहले अपने 31 अगस्त 2012 के प्रस्ताव को गुप्त रूप से दायर किया था, पत्तन ने एमआरपीएल को संबोधित 14 अक्टूबर 2011 के अपने पत्र के साथ वर्ष 2010-11 के लिए जेटी सं. 11 के लिए घाट की दर की गणना के साथ इसकी एक प्रतिलिपि भी अग्रेषित कर दी थी। एनएमपीटी ने अपने उक्त पत्र में उल्लेख किया है कि एमआरपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए जेटी सं. 11 के लिए प्रति टन 41.67 रुपए की प्रस्तावित दर के संबंध में गणना की पुष्टि के लिए कोई सम्पर्क नहीं किया है।

4.2.. चूंकि एनएमपीटी ने 31 अगस्त 2012 के अपने प्रस्ताव में कहा है कि एमआरपीएल की तरफ से एनएमपीटी, द्वारा अग्रेषित घाट दर गणना पर पुष्टि नहीं भेजी गई है, जो उनके मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पालित किया जाने वाला अभ्यास है और चूंकि उक्त प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 के लिए जेटी संख्या 10 और वर्ष 2009-10 के लिए दोनों जेटियों के घाट प्रभार का निर्धारण शामिल नहीं किया गया है, इसलिए हमारे दिनांक 19 अक्टूबर 2012 के पत्र द्वारा एनएमपीटी को एमआरपीएल से आंकड़े के सत्यापन के बाद और उस पर एमआरपीएल के विचारों और टिप्पणियों के साथ जल्द से जल्द वर्ष 2009-10 और वर्ष 2010-11 के लिए जेटी संख्या 10 और 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण हेतु एक पूरा प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

5. तत्पश्चात् एनएमपीटी ने दिनांक 10 जून 2013 के अपने पत्र के द्वारा एमआरपीएल को पृष्ठांकित एक प्रति के साथ जेटी सं. 10 के लिए 1.4.2009 से 15.10.2009 तक की अवधि के लिए और जेटी संख्या 11 के लिए 2009-10 और 2010-2011 अवधि के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दायर किया है। उक्त प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा रखे गए मुख्य बिंदु संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

- (i) एमआरपीएल द्वारा घाट प्रभार की गणना को सत्यापित किया गया है तथा एनएमपीटी द्वारा इस मामले पर एमआरपीएल के साथ चर्चा की गई।
- (ii) प्रस्तुत की गई गणना शीट के अनुसार, उक्त प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित घाट प्रभार निम्नानुसार है:

जेटी संख्या 10		जेटी संख्या 11	
1.4.2009 से 15.10.2009 तक	53.55 रु. प्रति टन	2009-10 2010-11	40.90 रु. प्रति टन 41.67 रु. प्रति टन

(iii) एनएमपीटी ने दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश के समापन अनुच्छेद 11.2 में दिनांक 23 अप्रैल 2013 के प्रतिनिधित्व पर एमआरपीएल द्वारा दायर विचार/टिप्पणियां भी प्रस्तुत कर दी हैं। जैसा कि पहले कहा गया है इस मुद्दे को अलग से निपटाया जा रहा है इसलिए उसे यहां पेश नहीं किया जा रहा है।

(iv) 10 जून 2013 को प्रस्ताव दायर करते हुए, पत्तन ने जेटी सं. 10 के लिए 1.4.2009 से 15.10.2009 तक और जेटी संख्या 11 के लिए 1.4.2009 से 31.3.201 तक की अवधि के लिए घाट प्रभार तय करने का अनुरोध किया है।

6.1. एनएमपीटी द्वारा दिनांक 10 जून 2013 को अपना प्रस्ताव एमआरपीएल को समर्थित किया गया था, जिस पर एमआरपीएल ने अपने एनएमपीटी को संबोधित 14 जून 2013 के पत्र में एनएमपीटी द्वारा घाट प्रभार की गणना के लिए विचारित विभिन्न मदों पर हमें भेजी गई एक समर्थित प्रति के साथ विवाद उठाया था और इसकी टिप्पणियों पर विचार करने के बाद पत्तन से इसे संशोधित करने के लिए अनुरोध किया है। बाद में, एनएमपीटी ने एमआरपीएल को संबोधित अपने दिनांक 21 जून 2013 के पत्र में, हमें प्रेषित एक प्रति के साथ एमआरपीएल की टिप्पणियों पर अपने विचार प्रस्तुत किए और एमआरपीएल से एनएमपीटी द्वारा निर्धारित घाट प्रभार की पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया। एमआरपीएल द्वारा उठाए गए मुख्य बिंदुओं और एनएमपीटी द्वारा उस पर की गई टिप्पणी का सारांश नीचे सारणीबद्ध है:

क्रम सं.	एमआरपीएल की टिप्पणियां दिनांक 14 जून 2013	एनएमपीटी की टिप्पणियां दिनांक 21 जून 2013
क		
1.	सीएजी (कैंग) की टिप्पणी के अनुसार, अचल संपत्तियों में देवनहल्ली बिजनेस पार्क की जमीन के लिए और कर्नाटक सरकार को किया गया 3.00 करोड़ रुपए का भुगतान और सड़क और रेल संपर्क परियोजनाओं के लिए एसपीवी की इक्विटी में निवेश की गई 29.65 करोड़ रुपये की राशि लंबी अवधि का निवेश शामिल है। नई परियोजनाएं होने की वजह से यह बंदरगाह के वर्तमान संचालन से पूरी तरह से असंबद्ध है और इसे आरओआई (सामान्य संपत्ति) की गणना से बाहर रखा जाना चाहिए।	(i) अचल संपत्ति के संबंध में देवनहल्ली बिजनेस पार्क की भूमि के लिए कर्नाटक सरकार को 3 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया है, यह स्पष्ट किया जाता है कि, इस मद को एनएमपीटी आस्तियों की अनुसूची में भूमि लागत के अंतर्गत रखा गया है। इस भूमि के निर्माण और बंदरगाह संचालन के साथ जुड़े होने की वजह से, एनएमपीटी की कुल भूमि लागत को नियोजित पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए अपनाया गया है। यह पिछले सालों के दरों का अनुमोदन करते हुए टीएमपी द्वारा अनुमोदित गणना प्रक्रिया से विचलन होगा इसलिए गणना से इस मद को मिटाना सही नहीं है। (ii) सड़क और रेल संपर्क के लिए एसपीवी की इक्विटी की ओर 29.65 करोड़ के निवेश के संबंध में, यह स्पष्ट किया जाता है कि यह उस वर्ष के दौरान यानी 2004-05 और 2008-09 के बाद से प्रभावी नकदी के निवेश का हिस्सा है और इसे कार्यशील पूंजी की गणना के लिए अपनाया जाने वाले सिद्धांत के अनुसार दर के निर्धारण के लिए कार्यशील पूंजी की गणना में शामिल किया जाता है।
2.	(i) बैलेंस शीट के अनुसार 2009-10 में 66.87 करोड़ रुपए और 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपए की आस्तियों को पूंजीकृत किया गया। ऐसी परिसंपत्ति को जोड़ने के विवरण को पत्तन द्वारा सूचित करने की आवश्यकता है क्योंकि घाट प्रभार की गणना के प्रयोजन के लिए इसका मूल्यहास और आरओआई पर परिणामी प्रभाव पड़ेगा। (ii) यह भी देखा गया है कि पिछले वर्षों के संबंध में घाट	(i) यह स्पष्ट किया जाता है संपत्ति के पूंजीकरण के विवरण को एमआरपीएल द्वारा दस्तावेजों के सत्यापन के समय एमआरपीएल के लिए उपलब्ध कराया गया है। यदि आवश्यक हो, तो सत्यापन के लिए उसे फिर से उपलब्ध कराया जाएगा। (ii) टिप्पणी में एमआरपीएल द्वारा संदर्भित कोयला बर्थ का निर्माण बीओटी के आधार पर किया गया था। इसलिए, इसे घाट की लंबाई के अनुपात में शामिल करने का सवाल ही

	<p>की लंबाई का अनुपात अपरिवर्तित है, जिसका अर्थ है कि कोई नई जेटी संचालन में नहीं आई है। जानकारी के अनुसार, कोयला बर्थ पिछली निर्मित जेटी है, जिसे 14.06.2006 को निर्मित किया गया था। यदि अतिरिक्त पूंजीकरण इस घाट से संबंधित है, तो कृपया पत्तन हमें जानकारी प्रदान करें और अपने निर्माण के 3 साल के बाद पूंजीकरण की कार्यप्रणाली की पुष्टि कर सकता है। वैकल्पिक रूप से, इसे आरओआई और मूल्यहास गणना से समाप्त किया जाना चाहिए।</p> <p>किसी भी नई बर्थ के बनाए जाने के मामले में घाट की लंबाई के अनुपात पर इसका प्रभाव दिए जाने की जरूरत है।</p>	<p>नहीं उठता। इसके अलावा, इस परियोजना की लागत दर गणना में पूंजीकरण के साथ ही मूल्यहास और आरओआई गणना में अंतर्निहित नहीं है। इसलिए, इस मद को गणना से बाहर करने के लिए एमआरपीएल का दावा सही नहीं है।</p>																				
3.	<p>यातायात विभाग के खर्च को— प्रत्यक्ष (एचओए 231) जे-10 से संबंधित एमओयू की अवधि (167 दिन) के बाद के लिए जेटी संख्या 11 के लिए आवंटित किया गया है। 61,54,346.00 रुपए का कुल खर्च पहले जे-10 और जे-11 के बीच समान रूप से आवंटित किया जाना चाहिए था और केवल 198 दिनों के लिए अनुपातिक अवधि के खर्च के लिए विचार किया जाना चाहिए था। इस गणना को इस प्रकार दिखाया गया है:—</p> <table><tr><td>एचओए-231</td><td>कुल योग</td><td>जेटी-10</td><td>जेटी-11</td></tr><tr><td>50:50 भागीदारी</td><td>61,54,346.00</td><td>30,77,173.00</td><td>30,77,173.00</td></tr><tr><td>जे-10 पर 198 दिनों के लिए अनुपातिक</td><td>47,46,434.00</td><td>16,69,261.00</td><td>30,77,173.00</td></tr><tr><td>एनएमपीटी द्वारा लगाया गया</td><td>61,54,346.00</td><td>21,64,406.00</td><td>39,89,940.00</td></tr><tr><td>अतिरिक्त लिया गया</td><td>14,07,912.00</td><td>4,95,145.00</td><td>9,12,767.00</td></tr></table> <p>जेटी-10 और 11 के लिए अतिरिक्त लगाए गए 14,07,912.00 रुपए को उलटा जा सकता है और गणना को संशोधित किया जा सकता है।</p>	एचओए-231	कुल योग	जेटी-10	जेटी-11	50:50 भागीदारी	61,54,346.00	30,77,173.00	30,77,173.00	जे-10 पर 198 दिनों के लिए अनुपातिक	47,46,434.00	16,69,261.00	30,77,173.00	एनएमपीटी द्वारा लगाया गया	61,54,346.00	21,64,406.00	39,89,940.00	अतिरिक्त लिया गया	14,07,912.00	4,95,145.00	9,12,767.00	<p>(i). यह स्पष्ट किया जाता है कि एमओयू की अवधि की समाप्ति के बाद जेटी संख्या 10 से संबंधित लागत को भी हिसाब में रखते हुए यातायात विभाग के कुल प्रत्यक्ष खर्च की गणना सही ढंग से की गई है।</p> <p>(ii). प्रत्येक जेटी के लिए पूरे वर्ष के लिए यातायात विभाग का कुल प्रत्यक्ष व्यय 39,89,940/- रुपए होता है। इसलिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि व्यय का आवंटन जेटी सं. 11 के लिए पूर्ण रूप से और जेटी सं. 10 के लिए 198 दिनों के अनुपात में किया गया है। आगे यह कहा गया है कि दोनों जेटियों के लिए कुल अनुपातिक व्यय 61,54,346/- रु. है। जैसा कि ऊपर बताया है।</p>
एचओए-231	कुल योग	जेटी-10	जेटी-11																			
50:50 भागीदारी	61,54,346.00	30,77,173.00	30,77,173.00																			
जे-10 पर 198 दिनों के लिए अनुपातिक	47,46,434.00	16,69,261.00	30,77,173.00																			
एनएमपीटी द्वारा लगाया गया	61,54,346.00	21,64,406.00	39,89,940.00																			
अतिरिक्त लिया गया	14,07,912.00	4,95,145.00	9,12,767.00																			
4.	<p>जेटी-11 के नेट ब्लॉक की गणना के लिए साझा संपत्ति पर लगाई गई पूंजी पर वापसी की गणना करते समय, एमओयू के बाद की अवधि के जेटी सं.-10 के नेट ब्लॉक के अनुपात में है और जेटी-11 के लिए 71,84,15,912.00 रुपए की हद तक आवंटित है। यह मानना उचित नहीं है कि एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 से संबंधित किसी आय को जेटी सं. 11 के लिए आवंटित किया गया है और घाट प्रभार की गणना को परिचालन व्यय + संबंधित अवधि के लिए आरओआई पर विचार करते हुए गणना के एक अलग सेट द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए।</p>	<p>यह स्पष्ट किया जाता है कि जेटी सं. 11 के नेट ब्लॉक की गणना के लिए साझा संपत्ति पर नियोजित पूंजी को एमओयू की बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 की साझा संपत्ति के रूप में लेने के द्वारा सही ढंग से अभिगणित किया गया है।</p>																				
5.	<p>लेजर के अनुसार मूल्यहास एमजीए प्रारंभिक अध्ययन 2009-10 के लिए 88.11 लाख रुपए और वर्ष 2010-11 के लिए 47.90 लाख रुपए है, जिसे आगे घाट प्रभार की गणना करने के लिए घाट की लंबाई के अनुपात पर आवंटित किया गया है। पत्तन द्वारा इस पूंजी व्यय की प्रकृति को सूचित किया जाना चाहिए।</p>	<p>यह याद रखा जा सकता है कि वर्ष 2008-09 और वर्ष 2002-03 के लिए दर निर्धारित करते समय उठाए गए मुद्दे के लिए टीएमपी द्वारा आयोजित सुनवाई में चर्चा की गई है। इसलिए इस मुद्दे को फिर से उठाना सही प्रतीत नहीं होता है।</p>																				

ख	अन्य मुद्दे:	
	वर्ष 2002-03 से 2008-09 की अवधि के लिए एनएमपीटी और साथ ही टीएमपी के समक्ष उठाए गए अन्य मुद्दों पर भी फिर से विचार किया जाना चाहिए क्योंकि हमारा विचार है कि एनएमपीटी का व्यवहार एमओयू की शर्तों के खिलाफ है और साथ ही उन उपयोगकर्ताओं हित में नहीं है जिन्होंने बुनियादी ढांचे के विकास में भारी निवेश किया है:-	अनुच्छेद 1 से 4 में निर्दिष्ट मुद्दों को टीएमपी द्वारा पहले से ही संबोधित किया गया है और एमआरपीएल को सुनने के बाद, टीईएमपी ने दिनांक 1.4.2013 के आदेश के द्वारा वर्ष 2002-03 से 2008-09 की अवधि के लिए दरों को अधिसूचित किया है। इसलिए, एनएमपीटी को कोई आगे टिप्पणी नहीं करनी है।
1.	पूंजी निकर्षण लागत और डायफ्राम दीवार की लागत, जो बर्थ सं. 11 एवं 12 दोनों के लिए साझा है और केवल बर्थ सं. 11 की निवेश लागत मानी गई है। तदनुसार, निवेश और ऋण चुकाने पर वापसी के लिए जितना किया जाना चाहिए उसकी तुलना में अधिक विचार किया जा रहा है। यह दोहराया गया है कि दोनों परिसंपत्तियां बर्थ सं. 11 एवं 12 के लिए साझा हैं, इसलिए घाट प्रभार की गणना में निवेश लागत के केवल 50% का नियोजित पूंजी पर वापसी की गणना में विचार किया जाना चाहिए।	जेटी सं. 11 के लिए शेष अवधि यानी 1.4.2009 से 15.10.2009 और 31.3.2011 के लिए समझौता ज्ञापन पद्धति पर आधारित घाट की गणना के संबंध में एमओयू सूत्र पर आधारित घाट की गणना का प्रश्न नहीं उठता। चूंकि एमआरपीएल को पता है कि एमओयू की समाप्ति के बाद, केवल सामान्य घाट प्रभार लागू होता है और दरों के पैमाने के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय पत्तन द्वारा इसे स्पष्ट किया गया है, जिसे टीएमपी ने दिनांक के 21.02.2012 में और 2002-03 से 2008-09 तक का अवधि के लिए दर को सूचित करते हुए दिनांक 1.4.2013 के अपने आदेश में इसे अधिसूचित किया था।
2.	भारतीय स्टेट बैंक के साथ जेटी सं. 11 के ऋण समझौते का उल्लेख किया जा सकता है। समझौते के अदायगी खंड के अनुसार, चुकौती किस्त को वास्तविक राशि के 1/10वें हिस्से के रूप में माना जा रहा है। हालांकि, घाट प्रभार की गणना में घटाई गई ऋण अदायगी लिए गए ऋण की बजाय, मंजूर ऋण राशि का 10% है। जैसा कि पहले ही आपके ध्यान में लाया गया है साथ ही टीएमपी के समक्ष प्रस्तुत रूप में, हम अतिरिक्त आदायगी जिसके परिणामस्वरूप ऋण के पूर्व समापन और एमओयू शर्तों के पूरा होने के एनएमपीटी के दावे पर आपत्ति करते हैं।	उपरोक्त कारणों से, एमआरपीएल ने एमओयू की अवधि के दौरान जेटी सं. 10 के लिए 1.4.2009 से 15.10.2009 तक और जेटी सं. 10 के लिए 1.4.2009 से 31.3.2011 तक के लिए निर्धारित घाट प्रभार की पुष्टि करने का अनुरोध किया है ताकि दरों को टीएमपी द्वारा अधिसूचित किया जा सके।
3.	यह भी पाया गया है कि साझा आस्तियों, एचपीसीएल, एसआईडीई योजनाएं और क्रेन और वाहन के नेट ब्लॉक की भी गणना की गई है। इन का एमआरपीएल से कोई संबंध नहीं है या एमआरपीएल द्वारा इसका कोई उपयोग नहीं किया जाता है, इसे नेट ब्लॉक मूल्य से कम किए जाने की जरूरत है।	एमओयू के बाद की अवधि के संबंध में यह मामला जहाजरानी मंत्रालय में भेजा गया है और मंत्रालय के आदेश की प्रतीक्षा है। मंत्रालय के लंबित आदेश के लिए, एमआरपीएल ने देय राशि और सेवा कर उसके संचय से बचने के लिए एमओयू की बाद की अवधि के लिए दरों के पैमाने के अनुसार घाट प्रभार का भुगतान करने का अनुरोध किया गया है।
4.	पत्तन ने जेटी संपत्ति पर 3% की दर से प्रभावित करने वाले आरओआई दावे की कार्यशील पूंजी की गणना की पद्धति में संशोधन किया है। पत्तन ने इस तरह की मौजूदा परिसंपत्तियों/निवेश पर अर्जित ब्याज को महत्व दिए बगैर अल्पकालिक निवेश और सावधि जमा को शामिल किया है। इस संबंध में उपयुक्त संशोधन किए जाने की जरूरत है।	
5.	इसके अलावा, एमआरपीएल को समझौता ज्ञापन कार्यप्रणाली पर जेटी सं 10 के लिए 16.10.2009 से 31.03.2013 तक और जेटी सं 11 के लिए 01.04.2011 से 31.03.2013 तक की अवधि के लिए घाट प्रभार की कोई गणना नहीं मिली है। एनएमपीटी ने 12.04.2013 दिनांकित टीएमपी अधिसूचना संख्या टीएमपी/22/2012-एनएमपीटी के अनुसार ऐसी गणना प्रदान करने का	

	अनुरोध किया है।	
--	-----------------	--

6.2. बाद में, एमआरपीएल ने दिनांक 2 जुलाई 2013 के अपने पत्र के द्वारा आगे प्रस्तुतियाँ दाखिल की हैं और एनएमपीटी ने दिनांक 12 जुलाई 2013 के अपने पत्र द्वारा एमआरपीएल की प्रस्तुतियों पर अपना जवाब प्रस्तुत कर दिया है। एमआरपीएल ने अपने दिनांक 1 अगस्त 2013 के पत्र के द्वारा एनएमपीटी द्वारा 12 जुलाई 2013 को प्रस्तुत जवाबों पर आगे टिप्पणी की है। एमआरपीएल का मुख्य टिप्पणियाँ, उस पर एनएमपीटी के विचारों और इस मामले के लिए प्रासंगिक हद तक एमआरपीएल की उस के आगे की टिप्पणियों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

क्रम सं.	एमआरपीएल की टिप्पणियां दिनांक 2 जुलाई 2013	एनएमपीटी की टिप्पणियां दिनांक 12 जुलाई 2013	एमआरपीएल की टिप्पणियां दिनांक 1 अगस्त 2013
(i)	हालांकि, एमआरपीएल एनएमपीटी के कुल यातायात में 60% के करीब योगदान देता है, उसके लिए कोई विशेष सुविधा नहीं दी जा रही है और एमआरपीएल को अन्य उपयोगकर्ताओं के बराबर माना जाता है।	एनएमपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है। एनएमपीटी केवल टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार घाट प्रभार ले रहा है।	---
(ii)	भारतीय स्टेट बैंक ऋण के पूर्व समापन के संबंध में मुद्दा एनएमपीटी/स्टेट बैंक ऑफ इंडिया द्वारा रुपया ऋण समझौते का एक स्पष्ट विचलन है। रुपया ऋण समझौते का अनुच्छेद 8.2 बताता है कि किसी भी कारण के लिए, अंत में एसबीआई द्वारा वितरित राशि ऋण की राशि से कम है, तो चुकौती कार्यक्रम को भारतीय स्टेट बैंक द्वारा यथानुपात आधार पर तदनुसार संशोधित किया जाएगा। स्वीकृत राशि 160 करोड़ रुपए थी, जबकि ली गई राशि 129.78 करोड़ रुपए थी। एनएमपीटी के साथ इस मुद्दे के संबंध में एमआरपीएल का पहला प्रतिनिधित्व 29.11.2004 को हुआ और बाद में कई पत्राचार किए गए। एमआरपीएल ने अपने 18.02.2005 दिनांकित पत्र द्वारा भी इस मुद्दे को एसबीआई के साथ उठाया था। टीएएमपी ने अपने आदेश में उल्लेख किया है कि "किसी भी मामले में, यह प्राधिकरण एमओयू की शर्तों में, जैसा भी मामला हो, पक्षों के बीच उत्पन्न होने वाले रुपया सावधि ऋण समझौते के विवाद पर निर्णय करने के लिए	ऋण के पूर्व समापन के मुद्दे को टीएएमपी के द्वारा एमओयू की अवधि के दौरान 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के लिए घाट प्रभार तय करते समय, टीएएमपी के दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश के 10 (पांचवें) अनुच्छेद में निपटाया गया है। जहां तक एमओयू की अवधि के बाद घाट प्रभार तय करने में विवाद का संबंध है, इस संबंध में इस कार्यालय के 23.10.2012 दिनांकित पत्र में इस मामले को मंत्रालय को भेजा गया है। मंत्रालय से आदेश की प्रतीक्षा है। जब और जिस रूप में कोई भी आदेश प्राप्त होते ही उसके बारे में टीएएमपी को सूचित किया जाएगा। एमआरपीएल को सुनने के बाद यह प्रस्तुत किया गया है कि टीएएमपी ने पीओएल कार्गो के लिए टैरिफ को 70 रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर से कम कर 51.80 रुपए प्रति मीट्रिक टन कर दिया है गया है, और दरों के पैमाने के सामान्य संशोधन के दौरान अन्य सभी वस्तुओं के लिए भी घाट प्रभार को 26% कम कर दिया गया है। टीएएमपी द्वारा टैरिफ को कम करने के बावजूद, एमआरपीएल टीएएमपी के आदेश का सम्मान नहीं कर रहा है और 1.4.2012 के बाद से प्रति मीट्रिक टन 51.80 रुपए के अधिसूचित	एमओयू की अवधि के पूर्व समापन के बारे में, हालांकि, एमआरपीएल ने टीएएमपी को 2002-03 से 2008-09 के वर्षों के लिए घाट दरों को अंतिम रूप देने के दौरान हमारे 5 जुलाई 2012 दिनांकित पत्र के मार्फत विस्तृत प्रस्तुतियाँ दी हैं, लेकिन टीएएमपी ने इन वर्षों के लिए हमारे दृष्टिकोण पर विचार नहीं किया है। हालांकि, आगामी वर्षों के दौरान इसका काफी असर पड़ता है, प्राधिकरण से योग्यता के आधार पर एमआरपीएल की याचिका फिर से विचार करने का अनुरोध किया गया है। यह कहना सही नहीं है कि, ऋण के पूर्व समापन के बारे में कोई विवाद नहीं है, जबकि एमआरपीएल ने त्रिपक्षीय रुपया ऋण समझौते का एक पक्ष होने के तौर पर पूर्व समापन करने पर मजबूत आपत्ति जताई थी। जैसा कि पहले कहा गया है एमआरपीएल को फिर से बयान करने के लिए अनुमति दी जा सकती है। उच्च राशि पर ऋण चुकौती में एमआरपीएल की सहमति नहीं थी। इसके अलावा, टीएएमपी ने वास्तव में इस मुद्दे पर सही तरीके से

<p>उचित मंच नहीं है”। यह महसूस किया गया कि ऋण की चुकौती के संबंध में एमआरपीएल और एनएमपीटी के बीच विवाद है और जब एनएमपीटी समझौता ज्ञापन की अवधि को कम करने के एकमात्र उद्देश्य से एकतरफा ऋण को पहले समाप्त कर देता है और एमआरपीएल एनएमपीटी से गलती को सुधारने और सही स्थिति को बहाल करने की अपेक्षा रखता है तो इसे टीएएमपी द्वारा सही परिप्रेक्ष्य के रूप में विचार किया जाना चाहिए।</p>	<p>घाट प्रभार का भुगतान नहीं कर रहा है और प्रति मीट्रिक टन 33/- की तदर्थ दर से भुगतान करना जारी रखा है—जिसका एमओयू के बाद की अवधि के लिए कोई आधार नहीं है और न ही टीएएमपी के आदेश में इसका कहीं संकेत दिया गया है।</p>	<p>विचार नहीं किया है जिसे क्रम में रिकॉर्डिंग से देखा जा सकता है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण गलत हैं और मुद्दों की पूरी पृष्ठभूमि नहीं देते। इसलिए टीएएमपी से इस विषय में स्पष्टीकरण जारी करते समय ऊपर के तथ्यों पर विचार करने का अनुरोध किया गया है।</p>
---	--	--

7.1. इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि एनएमपीटी ने अपने दिनांक 10 जून 2013 के प्रस्ताव में, जिसे ऊपर अनुच्छेद 6 में वर्णित किया गया है, प्रस्तुत किया है कि जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार की गणना को एमआरपीएल द्वारा सत्यापित किया गया है और आगे प्रासंगिक दस्तावेजों को सत्यापन के लिए एमआरपीएल को प्रस्तुत किया जा रहा है, यह देखा गया है कि एमआरपीएल ने ऊपर अनुच्छेद 6.1 और इसके बाद 6.2 में वर्णित एनएमपीटी को संबोधित अपने दिनांक 14 जून 2013 के पत्र में और बाद में दिनांक 2 जुलाई 2013 के पत्र में जिसकी एक प्रति हमें भेजी गई है, यह बात उठाई है एनएमपीटी के 10 जून 2013 को घाट प्रभार की गणना के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में विभिन्न विवादित मद हैं।

7.2. यहां यह कहना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार दर के निर्धारण से संबंधित एमआरपीएल को दिए गए अपने विभिन्न आदेशों में और विशेष रूप से 1 अप्रैल 2013 दिनांकित पिछले आदेश सं. टीएएमपी/22/2012—एनएमपीटी में सलाह दी है कि एनएमपीटी और एमआरपीएल एक साथ बैठकर इन जेटियों के लिए घाट प्रभार को अंतिम रूप देना चाहिए और 2009–10 से बाद की अवधि टीएएमपी को प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।

7.3. एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच विमर्श पत्राचार की शृंखला के आधार पर यह पता चलता है कि पत्तन द्वारा दिनांक 10 जून 2013 के अपने पत्र में प्रस्तुत घाट प्रभार गणना एमआरपीएल द्वारा विधिवत सत्यापित और पुष्टि किया गया एक अंतिम घाट प्रभार नहीं है। इस बात को ध्यान में रखते हुए, हमारे दिनांक 23 जुलाई 2013 के पत्र द्वारा एनएमपीटी को यह सलाह दी गई है कि एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों को साथ बैठ कर इन जेटियों के लिए घाट प्रभार दर को अंतिम रूप देना चाहिए और इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश में लिए गए निर्णय के अनुसार इन जेटियों के लिए अंतिम घाट प्रभार के निर्धारण के लिए टीएएमपी को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।

8. बाद में, एनएमपीटी द्वारा इसके दिनांक 25 जुलाई 2013 के पत्र सं एनएमपीटी/एफआईएन/आरईवी/जे. 10–11/2009 के द्वारा की गई प्रस्तुतियों को जो वर्तमान प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक पाई गई हैं, संक्षेप में नीचे दिया गया है:

- (i) एमओयू की अवधि के लिए इसके दिनांक 10 अक्टूबर 2011 और 14 अक्टूबर 2011 के पत्रों के द्वारा एमआरपीएल को अग्रेषित घाट प्रभार की दर की गणना को एमआरपीएल द्वारा सत्यापित किया गया और एमआरपीएल ने 14 जून 2013 को अपने पत्र में घाट की गणना पर कुछ टिप्पणियां की थीं।
- (ii) कुछ मुद्दों जैसे पूंजी निकर्षण और डायफ्राम दीवार की लागत, भारतीय स्टेट बैंक से लिए गए ऋण, साझा संपत्ति के लिए नेट ब्लॉक की गणना और कार्यशील पूंजी के तहत लघु अवधि के निवेश पर पुनर्विचार करने के एमआरपीएल के विचारों का प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2002–03 से वर्ष 2008–09 तक की अवधि घाट प्रभार को अंतिम रूप देते समय पहले से ही निपटारा कर दिया गया।
- (iii) एमआरपीएल ने कहा है कि उसे 16–10–2009 से 31–03–2013 अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 01–04–2011 से 31–03–2013 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 11 के लिए घाट प्रभार की गणना प्राप्त नहीं हुई है। एमआरपीएल ने टीएएमपी को एक साथ बैठने और इस अवधि (एमओयू के बाद की अवधि) के लिए एमओयू कार्यप्रणाली पर घाट दरों को अंतिम रूप देने की टीएएमपी की सलाह व्याख्या की है।

एमओयू के बाद की अवधि के लिए एमओयू कार्यप्रणाली का अनुसरण करने की एमआरपीएल की सलाह पत्तन के लिए स्वीकार्य नहीं है। इसलिए साथ बैठने और एमओयू कार्यप्रणाली पर 31-03-2013 तक के लिए जेटी नं. 10 के लिए घाट प्रभार तय करने और एमआरपीएल से सहमति लेने का प्रश्न ही नहीं उठता।

- (iv) एनएमपीटी ने पहले ही अपने 14 जून 2013 के पत्र में एमआरपीएल द्वारा उठाए गए बिंदुओं पर अपनी टिप्पणी अपने 21 जून 2013 के पत्र के द्वारा प्रस्तुत कर दी है। एनएमपीटी द्वारा आगे की प्रस्तुतियाँ एमओयू की शेष अवधि के लिए घाट दरों को अंतिम रूप देने के लिए संयुक्त सुनवाई के दौरान की जाएंगी।
- (v) इसलिए, एनएमपीटी ने जेटी सं. 10 के लिए 01-04-2009 से 15-10-2009 तक की अवधि और जेटी सं. 11 के लिए 01-04-2009 से 31-03-2011 तक की अवधि घाट प्रभारों को अंतिम रूप देने के लिए प्रस्ताव लाने का अनुरोध किया है और कहा है कि एमआरपीएल को यह स्पष्ट करने के लिए आवश्यक दिशा निर्देश जारी किया जा सकता है कि 2009-10 के बाद की अवधि का उल्लेख एमओयू की शेष अवधि के रूप में किया जाए न कि एमओयू की समाप्ति के बाद की अवधि के रूप में।

9.1. एनएमपीटी द्वारा अपने दिनांक 25 जुलाई 2013 के पत्र में वर्णित उपरोक्त स्थिति के आधार पर, एनएमपीटी के 1.4.2009 से 15.10.2009 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 1.4.2009 से 31.3.2011 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 11 के लिए घाट दर के निर्धारण के लिए दिनांक 10 जून 2013 के प्रस्ताव को रिकॉर्ड में रखा गया था और एनएमपीटी के दिनांक 10 जून 2013 के प्रस्ताव के साथ एमआरपीएल के दिनांक 14 जून 2013 के पत्र पर टिप्पणियाँ प्रस्तुत करते हुए एनएमपीटी के 21 जून 2013 दिनांकित पत्र, प्रत्येक की एक प्रति को हमारे 12 अगस्त 2013 के पत्र के साथ निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार अपनी टिप्पणी देने के लिए एमआरपीएल के पास भेज दिया गया था।

9.2. एमआरपीएल ने अपने दिनांक 1 अगस्त 2013 के पत्र के द्वारा और बाद में 27 अगस्त 2013 के पत्र द्वारा एनएमपीटी के दिनांक 10 जून 2013 के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। जिस पर एनएमपीटी ने दिनांक 18 सितंबर 2013 के अपने पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। एमआरपीएल की टिप्पणी और उस पर एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई टिप्पणियों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	एनएमपीटी द्वारा 21 जून 2013 को अपने पत्र में की गई टिप्पणी पर एमआरपीएल की दिनांक 1 अगस्त 2013 को की गई टिप्पणियाँ	दिनांक 18 सितंबर 2013 को एनएमपीटी की टिप्पणियाँ
क		
1.	कर्नाटक सरकार को भुगतान किए गए 3 करोड़ रुपए और एसपीवी की ओर 29.65 करोड़ रुपए का समावेशन: इन बिंदुओं में संदर्भित राशि का पत्तन द्वारा शुरू की गई नई परियोजनाओं में निवेश किया गया है। ऐसी परियोजनाओं का वित्त पोषण, राजस्व मॉडल आदि मौजूदा जेटी के संचालन से स्वतंत्र रहेगा। पत्तन के लिए अलग समझौता ज्ञापनों द्वारा शासित इन राशियों को आरओआई समर्पित घाटों की गणना के लिए शामिल करना तार्किक और न्यायोचित नहीं है। इस संदर्भ में निवेश पर लाभ के संबंध में टीएमपी के 19.07.2000 दिनांकित आदेश के खंड सं. 10 (चतुर्थ-सी) को देखा जा सकता है। आदेश में यह उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी को ऐसी अन्य संपत्तियों को कुछ अन्य राजस्व अर्जन गतिविधियों के लिए सीधे प्रासंगिक हैं, शामिल नहीं करना चाहिए उपरोक्त और टीएमपी के आदेश को देखते हुए उपरोक्त संपत्तियाँ एमआरपीएल जेटी के संचालन से संबंधित नहीं हैं और सीधे कुछ अन्य राजस्व सृजन गतिविधियों के लिए प्रासंगिक हैं, कृपया यह राशि आरओआई की गणना से बाहर रखी जाए। यह देखा जा सकता है कि पत्तन की प्रभार्य साझा संपत्ति 18% के आरओआई की गणना के उद्देश्य से वर्ष 2002-03 में 122 करोड़ रुपए से वर्ष 2009-10 में जब जेटी सं. 11 को बनाया गया था, 237.69 करोड़ के ऊपर चली गई है। साझा संपत्ति पर आरओआई की गणना के लिए ऐसी अतिरिक्त संपत्ति को शामिल करना टीएमपी के ऊपर उल्लिखित दिशा निर्देशों के अनुसार भी नहीं है और इसे घाट प्रभार की गणना से बाहर रखना चाहिए।	जैसा कि पहले ही एनएमपीटी के दिनांक 21 जून 2013 के पत्र में कहा गया है, यह दोहराया जा रहा है कि घाट प्रभारों की गणना के लिए उक्त संपत्तियों को शामिल किया जाना के टीएमपी द्वारा अनुमोदित प्रक्रिया के अनुरूप है। देवनहल्ली, बिजनेस पार्क में भूमि के संबंध में कर्नाटक सरकार को भुगतान किए गए 3 करोड़ रुपए के बारे में यह सूचित किया जाता है कि इसे वर्ष 2008-09 के दौरान अचल संपत्ति के अंतर्गत शामिल किया गया है और टीएमपी ने वर्ष 2008-09 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए इस पर विचार किया है।  पत्तन द्वारा आरओआई की गणना के लिए साझा संपत्ति के संबंध में शुल्क लिया गया, 186.81 करोड़ रुपए की शुद्ध साझा संपत्ति को प्राधिकरण ने पहले से ही वर्ष 2008-09 के लिए घाट दरों की गणना के लिए मंजूरी दे दी है और वर्ष 2009-10 में साझा संपत्ति में केवल केवल 50.81 करोड़ रुपए का योग हुआ है।
2.	2009-10 में 66.87 करोड़ रुपए और 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपए का अचल संपत्ति में समावेशन: यह दोहराया गया है 66.87 करोड़ रुपए और 14.87 करोड़ रुपए की राशि की पूंजीकृत की गई संपत्ति का ब्यौरा एमआरपीएल को प्रस्तुत नहीं किया गया है। ऐसी पूंजीकृत संपत्ति की प्रकृति जाने बिना, एमआरपीएल इस बात को समाप्त करने की स्थिति में नहीं होगा। पत्तन कृपया इसे प्रस्तुत करने की व्यवस्था करे।	यह स्पष्ट किया जाता है कि संपत्ति पूंजीकरण का ब्यौरा एमआरपीएल द्वारा दस्तावेजों के सत्यापन के समय में एमआरपीएल को उपलब्ध कराया गया है। यदि आवश्यक हो तो सत्यापन के लिए उसे फिर से उपलब्ध कराया जाएगा।
3.	एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 से जेटी सं. 11 के सामान्य खर्च का आवंटन: एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 के लिए आवंटित व्यय को एमओयू की अवधि के लिए घाट प्रभार को जेटी सं. 10 या जेटी सं. 11 के लिए व्यय में आवंटित नहीं किया जा सकता। अगर पत्तन इस पर जोर देता है, तो एमओयू से परे की ऐसी अवधि के लिए जेटी सं. 10 द्वारा अर्जित आनुपातिक आय को एमओयू की अवधि के दौरान घाट प्रभार की गणना के लिए आवश्यक क्रेडिट दिया जाएगा।	61.54 लाख रुपए के व्यय में जेटी सं. 11 के लिए खर्च किए गए 39.90 लाख रुपए का पूर्ण व्यय और जेटी सं. 10 के लिए 198 दिनों के लिए आनुपातिक व्यय 21.64 लाख रुपए भी शामिल है। इसलिए, यह स्पष्ट किया जाता है कि खर्च का आवंटन सही है।
4.	जेटी सं. 11 के नेट ब्लॉक की गणना के लिए पत्तन के साझा संपत्ति पर नियोजित पूंजी के प्रति दृष्टिकोण को एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 को	एनएमपीटी के दिनांक 21 जून 2013 के पत्र में पहले ही जवाब दिया गया है जो जारी है।



	साझा संपत्ति मानकर सही रूप से अभीगणित किया गया है, जो ऊपर 3 में वर्णित सादृश्यता लिए के लिए सही नहीं है।	
5.	पत्तन ने मूल्यहास— एमजीए और प्रारंभिक अध्ययन शीर्षों के अंतर्गत शामिल मदों की पूरी जानकारी प्रदान नहीं की है। हालांकि, टीएएमपी द्वारा पहले लिए गए रुख और घाट प्रभार को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया को सरल करने के लिए एमआरपीएल इस बात को आगे बढ़ाना पसंद नहीं करेगा।	एमएमपीटी ने इसका जवाब नहीं दिया।
ख.	हालांकि, इन मुद्दों को वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए घाट प्रभार को अंतिम रूप देते समय पहले से ही टीएएमपी को भेज दिया गया है, चूंकि विचाराधीन साल के लिए घाट प्रभार की गणना पर इनका प्रभाव पड़ता है इसलिए इन्हें दोहराया गया है।	पत्तन के पास इस पर देने के लिए टिप्पणी नहीं है क्योंकि इन मुद्दों को 2002-2003 से 2008-2009 के लिए घाट प्रभार निर्धारित करते समय टीएएमपी द्वारा अपने दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश द्वारा पहले ही निपटाया गया है।
1.	निकर्षण और डायफ्राम दीवार पर पूंजीगत व्यय की साझेदारी: साझा खर्च के बंटवारे के खिलाफ एनएमपीटी के विवादों में से एक यह है कि बर्थ सं. 12 पर झपट बर्थ संख्या 11 की अपेक्षा कम है, बर्थ सं. 12 बर्थ संख्या 11 के लिए बने जहाजों को नहीं संभाल सकता। अगर यह परिकल्पना नहीं की गई थी कि जेटी सं. 12 जेटी सं. 11 के नौवाहनों को संभाल नहीं सकेगा तो उस क्षेत्र पर निकर्षण किया ही क्यों गया था जिस पर बाद में बर्थ सं. 12 का निर्माण किया गया। इसके अलावा, बर्थ सं. 10 और 11 के पहले से भरे रहने की वजह से एमआरपीएल के कुछ जहाजों को बर्थ पर भी रखा जाता है, और एनएमपीटी किसी भी विशेष विचार के बिना एमआरपीएल से जेटी 11 के लिए अधिसूचित दर लेता रहा है। टीएएमपी के सामने यह तर्क दिया गया है कि चूंकि संबंधित मंत्रालय द्वारा बर्थ सं. 11 की लागत को अनुमोदित किया गया है और एमआरपीएल ने इसे करने में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, घाट प्रभार की गणना के प्रयोजन के लिए इसे बर्थ सं. 12 के साथ साझा नहीं किया जा सकता। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए कि समझौता ज्ञापन में परिकल्पित परियोजना की लागत विशुद्ध रूप से पत्तन के अनुमानों पर आधारित है और घाट प्रभार की गणना के लिए पत्तन द्वारा खर्च की गई वास्तविक लागत को लिया गया है। बर्थ संख्या 11 के निर्माण से, जो एमओयू पद्धति से संचालित है, बर्थ सं. 12 की लागत में उल्लेखनीय कमी हुई है, जिसके लिए अधिसूचित टैरिफ दर लगाया गया है जिससे पत्तन को अनावश्यक रूप से लाभ हुआ है।	
2.	बर्थ संख्या 11 के लिए ऋण का पूर्व समापन: यह दोहराया गया है कि एनएमपीटी ने एमआरपीएल से घाट प्रभार के रूप में धन वसूल कर ऋण को समय से पहले चुका दिया है और समझौता ज्ञापन के अंतर्गत मूल रूप से परिकल्पित कार्यकाल पूरा करने की अनुमति दिए बिना समझौता ज्ञापन को जबरदस्ती पहले समाप्त कर उपयोगकर्ता को समझौता ज्ञापन के अंतर्गत उसके वास्तविक हकों के वंचित किया गया है। इस समझौता ज्ञापन की भावना और स्वाभाविक न्याय और समानता के सिद्धांतों के खिलाफ है। एमआरपीएल ने इस मुद्दे पर पत्तन के इस रुख पर दृढ़ता से आपत्ति जताई है और पत्तन से इस मुद्दे पर फिर से विचार करने और घाट प्रभार के रूप में वसूले गए धन पर कम से कम ब्याज और ऋण के भुगतान के लिए आवश्यक समायोजन करने का अनुरोध किया है। एनएमपीटी ने उल्लेख किया है कि इन मुद्दों को एमआरपीएल की सुनवाई के बाद पहले ही टीएएमपी द्वारा और संबोधित किया गया है, टीएएमपी ने 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के लिए दरों को अधिसूचित किया है, इसलिए एनएमपीटी को इसपर आगे कोई टिप्पणी नहीं करनी है। हम आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहते हैं कि हमने अपने दिनांक 2 जुलाई 2013 के पत्र के द्वारा टीएएमपी के समक्ष इस मामले को उठाया है और सही परिप्रेक्ष्य में इस पर फिर से विचार करने का अनुरोध किया है जबकि एनएमपीटी ने अवधि को कम करने के एकमात्र उद्देश्य के साथ ऋण को समाप्त कर दिया है। फिर से यह अनुरोध किया है कि ऊपर के बिंदुओं को ध्यान में रखकर ही घाट प्रभार को अंतिम रूप दिया जाना चाहिए।	
3.	एचपीसीएल और एसआईडीई योजनाओं का सामान्य संपत्ति में समावेश: एमआरपीएल ने बार-बार इस पर विवाद किया है कि इन परिसंपत्तियों का एमआरपीएल से कोई संबंध नहीं है या एमआरपीएल द्वारा इनका कोई उपयोग नहीं किया जाता है, अतः इसे नेट ब्लॉक मूल्य से कम करने की जरूरत है। इस पत्र के अनुच्छेद क(1) में किए गए उल्लेख के अनुसार टीएएमपी के दिनांक 19 जुलाई 2000 के आदेश, हमारे दृष्टिकोण की पुष्टि करता है।	
4.	कार्यशील पूंजी की गणना की विधि: पिछले वर्षों के लिए हमारी टिप्पणियों का जवाब प्रस्तुत करते समय, एनएमपीटी ने जानकारी दी कि सलाहकार सर्वश्री बिलमोरिया द्वारा की गई सिफारिशों के अनुसार खाता शीर्षों को फिर से इकट्ठा करने के लिए कार्यप्रणाली में परिवर्तन करना जरूरी हो जाता है। इसके अलावा, टीएएमपी ने 2002-03 से 2008-09 के लिए आदेश पारित करते समय एक टिप्पणी की है कि एमआरपीएल ने 1996-97 से 2001-02 तक के वर्षों के दौरान कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। जबकि खातों की फिर से आयोजित करने को वर्ष 2005-06 से प्रभावी किया गया है, एनएमपीटी ने, कार्यशील पूंजी की गणना की विधि को 2002-03 में ही बदल दिया है और यह विधि उस विधि से अलग है जिसका वर्ष 2001-02 के लिए पालन किया गया था।	

	इस प्रकार, हमने वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए घाट प्रभार को अंतिम रूप देते समय, पहली बार संशोधित पद्धति पर अपनी आपत्ति जताई थी। एनएमपीटी विचाराधीन साल के लिए संशोधित पद्धति का पालन किया है इसलिए हमारी आपत्तियों को उठाना अच्छा रहेगा। टीएमपी ने अपने दिनांक 19 जुलाई 2000 के आदेश के पृष्ठ सं. 7 पर कार्यशील पूंजी की गणना की विधि को "कार्यशील पूंजी को पारंपरिक तरीके से यानी वर्तमान परिसंपत्ति में से मौजूदा देनदारियों को घटा कर और मौजूदा परिसंपत्तियों की गणना करते समय विशिष्ट धनराशि के नकद शेष को अलग रख कर विचार किया जा रहा है। इसी तरह, विशिष्ट निधि पर ब्याज को भी मौजूदा देनदारियों से बाहर रखा जाएगा।"	
	<b>एमआरपीएल की दिनांक 27 अगस्त 2013 की टिप्पणियाँ</b>	
(i)	एनएमपीटी द्वारा इसके दिनांक 10 अक्टूबर 2011 और 14 अक्टूबर 2011 के पत्रों के माध्यम से उक्त अवधि के लिए प्रस्तुत घाट प्रभार की गणना को दिखाने वाले बयान को एमआरपीएल द्वारा सत्यापित किया गया है। एमआरपीएल ने दिनांक 14 जून 2013 के अपने पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कीं, जिस पर एनएमपीटी ने दिनांक 21 जून 2013 के अपने पत्र में एमआरपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर सही मायने में ध्यान नहीं दिया है। एमआरपीएल ने दिनांक 1 अगस्त 2013 के अपने पत्र द्वारा फिर से एनएमपीटी को जवाब दिया है, जिसकी एनएमपीटी ने अनदेखी की है। (एमआरपीएल द्वारा उसके दिनांक 14 जून 2013 के पत्र की गई प्रस्तुतियों और एनएमपीटी की दिनांक 21 जून 2013 की प्रतिक्रिया और एमआरपीएल के दिनांक 1 अगस्त 2013 के पत्र द्वारा आगे की गई टिप्पणी को पूर्ववर्ती अनुच्छेदों 7.2, 7.3 और 7.4 में पहले ही सामने लाया गया है।)	कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई।
(ii)	टीएमपी ने अपने 1 अप्रैल, 2013 के आदेश सं. टीएमपी/22/2012-एनएमपीटी के माध्यम से वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए घाट प्रभारों को अंतिम रूप देते समय एनएमपीटी और एमआरपीएल को साथ बैठकर इन जेटियों के लिए घाट प्रभार निर्धारित करने और वर्ष 2008-09 के बाद के लिए टीएमपी के समक्ष प्रस्ताव जमा करने का निर्देश दिया था। एमआरपीएल ने दिनांक 23 अप्रैल 2013 के अपने पत्र के द्वारा जेटी सं. 11 के लिए एमओयू की अवधि की प्रयोज्यता और एमओयू के समापन के बाद की अवधि के लिए एमओयू की गणना की विधि पर एक विस्तृत उत्तर जमा किया जिस पर एनएमपीटी ने दिनांक 10 जून 2013 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया है।	कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई।
(iii)	21 जून 2013 को एनएमपीटी में आयोजित संयुक्त बैठक में एमओयू की अवधि और घाट प्रभार के लिए एमओयू पद्धति के प्रयोग से संबंधित मुद्दों के अलावा अन्य मुद्दों पर भी चर्चा की गई। बाद में, एमआरपीएल ने दिनांक 2 जुलाई 2013 के पत्र के द्वारा टीएमपी को लिखित प्रस्तुति दी है और एनएमपीटी ने 12 जुलाई 2013 के पत्र द्वारा इसका उत्तर दिया था।	कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई।
(iv)	चूंकि एमआरपीएल और एनएमपीटी दोनों ने इस विषय पर अपने विचार रखे हैं और आगे प्रस्तुत करने के लिए उक्त वर्षों से संबंधित कोई अतिरिक्त बिंदु नहीं बचा है, टीएमपी ने मामले पर विचार करने और एक आदेश पारित करने का अनुरोध किया है।	कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई।

10.1. 14 फरवरी 2014 को न्यू मैंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) परिसर में इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव की एक पावर प्वाइंट प्रस्तुति दी। संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी और एमआरपीएल निम्नलिखित बातों को प्रस्तुत किया:

#### न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास

- (i) जेटी सं. 10 की अनुमानित परियोजना लागत 231.39 करोड़ रुपए है। जेटी सं. 11 लिए अनुमानित परियोजना लागत 180 करोड़ रुपए थी।
- (ii) जेटी सं. 10 के लिए, वित्तीय संस्थाओं से 182.69 करोड़ का वास्तविक ऋण प्राप्त किया गया और एमआरपीएल द्वारा 30 करोड़ रुपए का निवेश किया गया था। जेटी सं. 11 के लिए एमआरपीएल ने 20 करोड़ रुपये का निवेश किया था और एनएमपीटी ने 123.47 करोड़ रुपए का ऋण लिया था।
- (iii) जेटी सं. 10 और 11 के लिए लिया गया पूरा ऋण एनएमपीटी द्वारा चुका दिया गया है। जेटी सं. 10 का ऋण 15.10. 2009 को चुका दिया गया था और जेटी संख्या 11 का पूरा ऋण मार्च 2011 में चुकाया गया था।
- (iv) ऋण की परिशोधन अनुसूची के अनुसार बैंक को ऋण चुकाया गया है।
- (v) ऋण की अदायगी के बाद, एमओयू समाप्त हो जाता है और इसलिए रियायती घाट प्रभार लागू नहीं है। केवल सामान्य घाट प्रभार लागू है।
- (vi) जेटी सं. 10 और 11 के लिए 2009-10 और 2010-11 के लिए प्रति टन 33/- की दर से अनंतिम घाट प्रभार एकत्र किया गया था।

- (vii) हमने वर्ष 2009-10 (15.10.2009 तक) के लिए जेटी सं. 10 के लिए प्रति टन 53.55 की दर से घाट प्रभार का प्रस्ताव किया है। जेटी सं.11 के लिए हमने, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः प्रति टन 40.90 और प्रति टन 41.67 की दर से घाट प्रभार का प्रस्ताव किया है।
- (viii) टीएमपी ने वर्ष 1998-97 और 2008-09 के लिए अंतिम दरों के निर्धारण के लिए अपने दिनांक 27.10.1998, 18.07.2000, 09.08.2001 और 01.04.2013 के आदेशों में दिए गए मार्गदर्शक सिद्धांत के अनुसार के द्वारा घाट प्रभार की गणना प्रस्तुत की है।
- (ix) वर्तमान प्रस्ताव जेटी सं. 10 के लिए 1.4.2009 से 15.10.2009 तक और जेटी सं.11 के लिए 1.4.2009 से 31.03.2011 तक के घाट प्रभार के निर्धारण के लिए है।
- (x) देवनहल्ली बिजनेस पार्क की भूमि के लिए कर्नाटक सरकार को भुगतान किए गए 3 करोड़ रुपये की अचल संपत्ति पत्तन के संचालन से संबंधित है।
- (xi) सड़क और रेल संपर्क के लिए एसपीवी की दिशा में किया गया 29.65 करोड़ रुपये का भुगतान पत्तन के नकद निवेश के दीर्घकालिक निवेश के एक हिस्से के रूप में है।
- (xii) हमने 2009-10 (66.87 करोड़ रुपये) और 2010-11 (14.87 करोड़ रुपये) की अचल संपत्तियों के पूंजीकृत विवरण को सत्यापन के लिए एमआरपीएल को प्रस्तुत कर दिया है।  
[सदस्य (इकोनॉमिक), टीएमपी-एनएमपीटी ने एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 में पूंजीकृत अचल संपत्तियों का विवरण प्रस्तुत किया है। एनएमपीटी ने ऐसी साझा संपत्तियों को जो एमआरपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, गणना में शामिल नहीं किया है।]
- (xiii) बीओटी ऑपररेटर, द्वारा संचालित कोयला बर्थ की पूंजी लागत अपने मूल्यद्वारा और आरओसीई द्वारा संचालित गणना में अंतर्निहित नहीं है।
- (xiv) एमआरपीएल से संबंधित यातायात विभाग के खर्च को सही ढंग से आवंटित किया गया है। उक्त व्यय को जेटी सं.11 के लिए पूर्ण व्यय और जेटी सं. 10 के आनुपातिक व्यय पर विचार किया है।
- (xv) एमओयू के बाद यानी 15.10.2009 के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 की साझा संपत्ति सही ढंग से आवंटित की गई है।  
[सदस्य (इकोनॉमिक), टीएमपी - एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए इस प्रस्ताव के अंतर्गत शामिल और इसके आधार पर पत्तन की साझा संपत्तियों के शुद्ध मूल्य और जेटी सं. 10 और जेटी सं. 11 के लिए आवंटित साझा संपत्ति के शुद्ध संपत्ति मूल्य के लिए,]
- (xvi) एमआरपीएल द्वारा उठाए गए वर्ष 2009-10 के पूर्व की अवधि से संबंधित अन्य मुद्दे उनके पहले की प्रस्तुतियाँ की पुनरावृत्ति मात्र हैं। हम अपने विचारों को पहले ही प्रस्तुत कर चुके हैं। टीएमपी अप्रैल 2013 के अपने आदेश में इन मुद्दों का निपटारा कर चुका है।

#### **मैंगलौर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड**

- (i) जेटी नं. 10 की अनुमानित परियोजना लागत 231.39 करोड़ रुपये है। नियोजित पूंजी में कार्यशील पूंजी जोड़कर, एनएमपीटी 320 करोड़ रुपये पर आरओसीई दावा कर रहा है।
- (ii) एनएमपीटी ने कार्यशील पूंजी की गणना का तरीका बदल दिया है।  
[एनएमपीटी: कार्यशील पूंजी की गणना का मुद्दा 2003 में आया। टीएमपी द्वारा पहले ही इस मामले का निपटारा कर दिया गया है।]
- (iii) ऋण एनएमपीटी द्वारा चुकाया गया है। लेकिन, बैंक ने एमआरपीएल द्वारा दी गई कॉर्पोरेट गारंटी को जारी नहीं किया है। एनएमपीटी को एमआरपीएल द्वारा दी गई कॉर्पोरेट गारंटी वापस कर देनी चाहिए।
- (iv) टीएमपी जेटी संख्या 11 से संबंधित एसबीआई ऋण के पूर्व समापन पर हमारे द्वारा पहले की गई प्रस्तुतियों पर पुनर्विचार कर सकता है।
- (v) हम वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए स्थाई संपत्ति के योग का विवरण प्राप्त होने की पुष्टि करते हैं। एनएमपीटी से प्राप्त वर्ष 2009-10 में 66.87 करोड़ रुपये की अचल संपत्ति के योग का विवरण दर्शाता है कि यह घाट, सड़क, स्कूल भवन, क्रेन, वाहन, पानी छिड़काव आदि से संबंधित है। इनमें से अधिकांश एमआरपीएल से संबंधित साझा संपत्ति नहीं हैं।  
[सदस्य (वित्त), टीएमपी: वर्ष 2009-10 के लिए जेटी नं. 10 का घाट प्रभार वर्ष 2008-09 के लिए अंतिम अनुमोदित दर प्रति टन 27.61 से ऊपर कैसे चला गया ?  
एनएमपीटी: घाट प्रभार की गणना समझौता ज्ञापन के अनुसार वास्तविक और टीएमपी के मार्गदर्शक सिद्धांतों के आधार पर की गई है। जब 2009-10 के एमओयू समापन के हिस्से यानी 5 साढ़े महीने के लिए यातायात पर विचार किया गया, तब दर ऊपर जाती है।]

एमआरपीएल: वर्ष 2009-10 में ऋण की चुकौती 1.5 करोड़ रुपए है और जेटी सं. 10 के लिए 5 साढ़े महीने के एमओयू की अवधि के समापन के लिए याता-यात पर विचार इस वर्ष के उच्च दर की ओर ले जाता है।]

(vi) अचल संपत्तियों के परिवर्धन में देवनहल्ली बिजनेस पार्क की भूमि के लिए कर्नाटक सरकार को किया गया 3 करोड़ रुपए का भुगतान एमआरपीएल गतिविधि से संबंधित नहीं है। ऐसी संपत्ति पर विचार न किया जाए जो किसी भी तरह से एमआरपीएल से संबंधित नहीं है।

(vii) एमआरपीएल जेटी सं.10 और 11 एक तरल टर्मिनल है। पाइपलाइनों का उपयोग कार्गो के स्थानांतरण के लिए किया जाता है। सड़क और रेल संपर्क केलिए एसपीवी में किया गया 29.65 करोड़ रुपए का निवेश एमआरपीएल से संबंधित नहीं है। इसे घाट प्रभार की गणना से बाहर रखा जाना चाहिए।

[एनएमपीटी: इसे वर्ष 2008-09 में शामिल किया गया था। इसलिए, अब इस पर विचार किया गया है।]

सदस्य (आर्थिक), टीएएमपी: एमआरपीएल से संबंधित न होने वाली साझा संपत्ति पर विचार न करें।]

(viii) वर्ष 2009-10 के लिए जेटी सं. 10 और 11 के यातायात विभाग के खर्च के आवंटन पर विवाद अब समाप्त कर दिया गया है।

(ix) जेटी सं. 10 का एमओयू मध्य अक्टूबर 2009 में समाप्त हो गया है। एनएमपीटी ने बाद की अवधि के लिए जेटी सं.10 की संपत्ति को जेटी सं. 11 की 71.84 करोड़ रुपए की तर्ज पर अनुपातिक रूप में जोड़ा है। यह साझा संपत्ति नहीं है। एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण सही नहीं है।

(x) मूल्यहास के आवंटन, एमजीए और प्रारंभिक अध्ययन पर विवाद, पहले ही समाप्त कर दिया गया है।

(xi) हम एनएमपीटी द्वारा डायफ्राम दीवार और निकर्षण लागत की पूरी पूंजी के जेटी सं. 11 के आवंटन के बारे में विवाद के पूर्व बिंदु दोहराते हैं जो जेटी सं. 11 और 12 के लिए साझा है।

[एनएमपीटी: डायफ्राम दीवार का निर्माण मुख्य रूप से जेटी सं. 11 की सुरक्षा के लिए किया गया था। जेटी सं. 12 को छोटे जहाजों के लिए बनाया गया है और इसके लिए आवश्यक ड्राफ्ट पहले से ही मौजूद था। मुख्य रूप से जेटी सं.11 पर बड़े जहाजों की सुविधा के लिए पूंजी निकर्षण किया गया था।]

10.2 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, हमारे 18 फरवरी 2014 के पत्र के द्वारा एनएमपीटी से निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने/अतिरिक्त जानकारी देने/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था :—

(i) वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए पत्तन की सामान्य परिसंपत्ति का मदवार कुल शुद्ध संपत्ति मूल्य और इस प्रस्ताव के अंतर्गत शामिल अवधि के लिए जेटी सं. 10 और जेटी सं.11 को आवंटित साझा संपत्ति का कुल शुद्ध परिसंपत्ति मूल्य और इसका आधार प्रस्तुत करें।

(ii) वर्ष 2009-10 और 2010-11 में एमआरपीएल के लिए की गई अचल संपत्तियों के योग से संबंधित सभी आवश्यक जानकारी प्रदान करें।

(iii) घाट प्रभार की गणना में एमआरपीएल द्वारा विवादित बिंदुओं पर फिर से विचार करें मुख्य रूप से निम्नलिखित से संबंधित :—

(क) कर्नाटक सरकार भुगतान किए गए 3 करोड़ रुपए और एसपीवी के लिए 29.65 करोड़ रुपए का समावेशन,

(ख) वर्ष 2009-10 में 66.87 करोड़ रुपए और वर्ष 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपए की अचल संपत्तियों के योग का समावेशन, और

(ग) 15.10.2009 के बाद की अवधि के लिए जेटी सं.10 की सामान्य संपत्ति का जेटी सं.11 को आवंटन

10.3. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, हमारे दिनांक 18 फरवरी 2014 के पत्र द्वारा एनएमपीटी और एमआरपीएल दोनों से साथ बैठने और विवादित बिंदुओं पर एक सहमति की स्थिति पर पहुंचने की संभावना को तलाशने और 24 फरवरी 2014 तक एक संशोधित प्रस्ताव दायर करने के लिए अनुरोध किया गया था।

11.1. एनएमपीटी ने दिनांक 25 फरवरी 2014 के अपने पत्र के माध्यम से संयुक्त सुनवाई में निर्णित कार्रवाई के बिंदुओं पर अपना जवाब प्रस्तुत कर दिया है। एनएमपीटी से की गई सूचना कार्रवाई की मांग और उस पर एनएमपीटी की ओर से दिए गए जवाब नीचे सारणीबद्ध है :

क्र. सं.	एनएमपीटी से मांग की गई सूचना/कार्रवाई के बिंदु	एनएमपीटी का जवाब
(i)	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए पत्तन की सामान्य संपत्ति का कुल शुद्ध परिसंपत्ति मूल्य (मद वार) और इस प्रस्ताव के अंतर्गत शामिल अवधि के लिए	संलग्न बयान में अलग से विवरण प्रस्तुत किया गया है। सामान्य संपत्ति के प्रभाजन के लिए अपनाया गया आधार पिछले साल के रुख के अनुसार है। हालांकि, जेटी सं.

	जेटी सं. 10 और जेटी सं. 11 को आवंटित मदवार सामान्य संपत्ति का शुद्ध परिसंपत्ति मूल्य और उसका आधार प्रस्तुत करें।	10 के समझौता ज्ञापन की समाप्ति को देखते हुए, उस के यथानुपात लागत को जेटी-11 में यानी वर्ष 2009-10 के लिए जेटी सं. 10 की पूरी लागत को वर्ष 2010-11 के लिए जे-11 की लागत में शामिल किया गया है।
(ii)	एमआरपीएल को वर्ष 2009-10 और 2010-11 में अचल संपत्तियों के योग से संबंधित सभी आवश्यक जानकारी प्रदान करें।	एमआरपीएल के अधिकारियों ने 21.2.2014 को पत्तन का दौरा किया और एनएमपीटी द्वारा उन्हें दिए गए आंकड़ों को सत्यापित किया है। उनके द्वारा कोई प्रश्न नहीं पूछा गया है। यह समझा जाता है कि उनके द्वारा सीधे टीएएमपी को एक अलग संचार भेजा जाएगा।
(iii)	घाट प्रभार की गणना में एमआरपीएल द्वारा विवादित बिंदुओं पर फिर से विचार करें, मुख्य रूप से इन से संबंधित:	
(क)	कर्नाटक सरकार को किए गए 3 करोड़ रुपये के भुगतान और एसपीवी के लिए 29.65 करोड़ रुपये का समावेशन।	यह स्पष्ट किया गया था कि देवनहल्ली बिजनेस पार्क में 1 एकड़ भूमि के आवंटन के लिए कर्नाटक सरकार को 3 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया है अतीत में भूमि की लागत को शामिल किए जाने की परंपरा के अनुसार इसे एनएमपीटी के नेट ब्लॉक में शामिल किया गया है। इसलिए इसे 'नॉन-पोर्ट लैंड' (गैर-पत्तन भूमि) नहीं माना जा सकता। एमपीआरएल को यह स्पष्ट किया गया था कि 29.65 करोड़ रुपये का एचएमआरडीसी (10 करोड़) और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में (19.65 करोड़ रु.) निवेश किया गया था और इसे (वार्षिक लेखा की चतुर्थ अनुसूची) वार्षिक लेखा में लंबी अवधि के निवेश के तहत प्रदर्शित किया था।
(ख)	स्थाई परिसंपत्तियों में वर्ष 2009-10 में 66.87 रुपये और वर्ष 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपये के योग का समावेशन।	अनुच्छेद (ii) के अंतर्गत की गई टिप्पणी के अनुसार उपरोक्त विवरण को उनकी जांच के लिए एमआरपीएल अधिकारियों को प्रदान किया गया।
(ग)	15.10.2009 के बाद की अवधि के लिए जेटी संख्या 10 की सामान्य संपत्ति का जेटी सं. 11 को आवंटन।	एमआरपीएल से यह स्पष्ट किया गया कि जेटी सं. 10 पर 16.10.2009 से समझौता ज्ञापन के समाप्त होने के परिणाम स्वरूप पूरे जेटी लागत को एनएमपीटी की सामान्य संपत्ति के रूप में वर्गीकृत किया गया था। तदनुसार, सामान्य संपत्ति की लागत पर लाभ की गणना के लिए वर्ष 2009-10 के लिए जे-10 की यथानुपात लागत का एनएमपीटी का कुल सामान्य नेट ब्लॉक में विलय कर दिया गया (अर्थात् 157.02 का 167/365 करोड़ = 71.08 करोड़ रुपये) चूंकि वर्ष 2010-11 में जेटी सं. 10 पूरे वर्ष के लिए समझौता ज्ञापन से बाहर थी इसलिए जे-11 की लागत पर लाभ की गणना के लिए कुल लागत (152.53 करोड़ रुपये) को एनएमपीटी की सामान्य परिसंपत्ति माना गया था।
		ऊपर दिखाए गए सभी आंकड़े एनएमपीटी के अंकेक्षित वार्षिक लेखा से लिए गए हैं। 21.2.2014 को किए गए उनके सत्यापन के बाद एमआरपीएल से आगे कोई प्रश्न प्राप्त नहीं किया गया है। इसलिए यह अनुरोध किया गया है कि पहले भेजी गई गणना के अनुसार घाट प्रभार की गणना को अनुमोदित किया जा सकता है क्योंकि एमआरपीएल द्वारा 21.2.2014 को एनएमपीटी के साथ आयोजित सत्यापन में गणना में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

11.2. पत्तन द्वारा प्रस्तुत जवाब की जांच पर, दिनांक 7 मार्च 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से इस पर एनएमपीटी का ध्यान आकर्षित किया गया कि हालांकि पत्तन, संयुक्त सुनवाई में घाट प्रभार की गणना में एमआरपीएल द्वारा विवादित बिंदुओं पर फिर से विचार करने के लिए सहमत हुआ था, एनएमपीटी ने अपना रुख बरकरार रखा है और घाट प्रभार की अपने गणना में कोई भी संशोधन करने पर विचार नहीं किया गया है। इसके अलावा, अनुरोध के बावजूद पत्तन ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए जेटी नं. 10 और 11 को आवंटित शुद्ध परिसंपत्ति मूल्य के लिए पत्तन का मद वार शुद्ध सामान्य परिसंपत्ति मूल्य जमा नहीं किया। इसलिए, एनएमपीटी से हमारे 7 मार्च 2014 के पत्र में तैयार प्रारूप में जानकारी प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था।

11.3. जवाब में एनएमपीटी ने दिनांक 14 मार्च 2014 के अपने पत्र द्वारा, वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए जेटी नं. 10 और 11 को आवंटित सामान्य संपत्ति का शुद्ध परिसंपत्ति मूल्य और पत्तन की सामान्य संपत्ति का मद वार शुद्ध अचल संपत्ति मूल्य का अपेक्षित विवरण प्रस्तुत कर दिया है, जो नीचे दिया गया है :

क्रम सं.	विवरण	एमआरपीएल के लिए इन परिसंपत्तियों में से प्रत्येक की प्रासंगिकता के बारे में बताएं जिन्हें जेटी 10 और जेटी 11 के लिए घाट प्रभार की गणना के लिए एनएमपीटी द्वारा 'साझा संपत्ति' माना जा रहा है	वार्षिक लेखा के अनुसार 31.3.2010 एवं 31.3.2011 को शुद्ध अचल संपत्ति का मूल्य (करोड़ में)	जेटी सं.10 एनएमपीटी द्वारा जेटी 10 को आवंटित शुद्ध अचल संपत्ति का मूल्य (1.4.2009 से 15.09.2009 तक) (करोड़ में)	जेटी सं.11 जेटी 11 को आवंटित शुद्ध अचल संपत्ति का मूल्य (करोड़ में)
(i). (क).	भूमि खरीद की दिशा में कर्नाटक सरकार को 3.00 करोड़ रुपये का भुगतान किया गया	टीएएमपी द्वारा पिछले वर्षों (2008-09 तक) की गणना में लागू अनुसार, भूमि की लागत एनएमपीटी के नेट ब्लॉक में शामिल है। चूंकि 3 करोड़ रुपये का योग एनएमपीटी द्वारा बंदरगाह के उपयोग के लिए खरीदी भूमि की लागत है, इसलिए नियोजित पूंजी की गणना के लिए उसे नेट ब्लॉक में शामिल किया गया है।	3.00	3.00 (जेटी लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में)	3.00 (जेटी लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में)
(ख)	₹29.65 करोड़ रुपये की राशि का एसपीवीएस की इक्विटी में	यह एनएमपीटी का नकद निवेश है। इसलिए यह नियोजित पूंजी की गणना में	-	-	-

	निवेश	शामिल है। (जैसा टीएमपी द्वारा पहले के वर्षों में शामिल किया गया है)			
(ii)	66.87 करोड़ रुपये (2009-10) और 14.86 करोड़ रुपये (2010-11) के लिए एनएमपीटी द्वारा पूंजीकृत अतिरिक्त परिसंपत्तियां <b>(इन मदों के लिए दिनांक 24 फरवरी 2014 के एमआरपीएल पत्र का संदर्भ अनुलग्नक-II में)</b>	ये योजना कार्य के अनुसार एनएमपीटी द्वारा पूंजीकृत अतिरिक्त परिसंपत्तियां हैं। पिछले सभी सालों में घाट प्रभार की गणना में इस विधि का अनुसरण किया गया है।	<b>2009-10 (लागत पर)</b> 1. बिड/शेड-1.77 2. घाट, सड़क और चारदीवारियां -34.2 3. प्रारंभिक अध्ययन / कार्य-0.76 4. फ्लोटिंग क्राफ्ट-23.96 5. रेलवे -2.29 6. डॉक्स /समुद्री दीवारें, खंभें -0.75 7. क्रेन/वाहन-0.44 8. संयंत्र और मशीनें-1.87 9. पानी/बिजली / दूरसंचार /एफएफ की स्थापना -1.01 कुल योग-66.87 करोड़ रु.	<b>2009-10 (लागत पर)</b> 1. बिड/शेड - शून्य 2. घाट, सड़क और चारदीवारियां -34.02 3. प्रारंभिक अध्ययन/कार्य-0.76 4. फ्लोटिंग क्राफ्ट-23.96 5. रेलवे - शून्य 6. डॉक्स /समुद्री दीवारें, खंभें - 0.75 7. क्रेन/वाहन-0.44 8. संयंत्र और मशीनें - शून्य 9. पानी/बिजली /दूरसंचार/एफएफ की स्थापना - 1.01 कुल योग - 60.94 करोड़ रु. जेटी सं.10 को आवंटित [जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में,]	<b>2009-10 (लागत पर)</b> 1. बिड/शेड - शून्य 2. घाट, सड़क और चारदीवारियां-34.02 3. प्रारंभिक अध्ययन/कार्य-0.76 4. फ्लोटिंग क्राफ्ट-23.96 रेलवे - शून्य 6. डॉक्स /समुद्री दीवारें, खंभें-0.76 7. क्रेन/वाहन -0.44 8. संयंत्र और मशीनें - शून्य 9. पानी/बिजली /दूरसंचार/एफएफ की स्थापना-1.01 कुल योग 1 -60.94 करोड़ रु. जेटी सं.11 को आवंटित [जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में,]
(क)	<b>भवन/शेड और अन्य संरचनाएं:</b> अंग्रेजी माध्यम के स्कूल के लिए पुनर्निर्मित शौचालय, वी क्वार्टरों का नवीकरण, कॉम्प दीवार का निर्माण, रसोई घर, टाइल रुडों का प्रतिस्थापन, जी/एच संशोधन, जल रोधक इत्यादि की मरम्मत, शेड के पीछे वाहन पार्किंग, अनुसूचित जाति के लिए /अनुसूचित जनजाति यूनियन कार्यालय के लिए सिरैमिक फर्श, एसी शीट की छत का प्रतिस्थापन, शौचालय ब्लॉकों का निर्माण, परिसर की दीवार का ऊँचा करना।	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	32.76	शून्य	शून्य
(ख)	<b>रेलवे रोलिंग स्टॉक :</b> रेलवे के दक्षिणी किनारे पर डब्ल्यूबीएम प्लेटफार्म सतह का निर्माण	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	18.90	शून्य	शून्य
(ग)	<b>संयंत्र और मशीनें :</b> इलेक्ट्रॉनिक मदों, पानी का छिड़काव करने वाले उपकरण, प्रिंटर, आरबिट बाइक, जेरोक्स मशीन, ईआरपी सॉफ्टवेयर, डिजिटल कैमरा आदि विभिन्न वस्तुओं की खरीद और आपूर्ति, वे-ब्रिज का उन्नयन आदि।	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	6.30	शून्य	शून्य

(घ)	<b>घाट सड़क और चारदीवारियाँ:</b> अयस्क बर्थ पर पीक्यूसी से जेएन तक उप-सड़क, सड़कों को मजबूत बनाना, फुटपाथ की कंक्रीटिंग, स्टॉक यार्ड का निर्माण, फुटपाथों की इंटरलॉकिंग इत्यादि।	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	104.43	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात पर लागू नेट ब्लॉक	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात पर लागू नेट ब्लॉक
(ङ.)	<b>प्रारंभिक अध्ययन कार्य:</b> बीओआरटी परियोजनाओं के लिए तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन, धूल को दबाना, लौह अयस्क हैंडलिंग प्रणाली, कंटेनर टर्मिनल की स्थापना, जैसे विभिन्न प्रारंभिक अध्ययन कार्य		शून्य शून्य	शून्य	शून्य
(च)	<b>प्लोटिंग क्राफ्ट:</b> 1 नग 32 बोलाई पुल टग — एशवारी की खरीद)	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	65.92	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(छ)	<b>नाव, समुद्री दीवारें, डेर, नौकायन उपकरण एवं घाट आदि:</b> (फेंडर आदि का प्रतिस्थापन, बाहरी बंदरगाह आदि का विकास।	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	122.57	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(ज)	<b>क्रैन और वाहन:</b> फोर्कलिफ्ट, वाहन आदि की खरीद	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	3.54	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(झ)	<b>जल एवं विद्युत प्रणाली की स्थापना:</b> एसी, डब्ल्यूसी, एचटी केबल, 30 मीटर ऊंचे मस्तूल जैसे विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक्स मदों की आपूर्ति और स्थापना)	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	29.05	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
	<b>(iii) का कुल योग</b>		383.47		

वर्ष 2010-11 के लिए

(करोड़ में)

क्रम सं.	विवरण	एमआरपीएल के लिए इन परिसंपत्तियों में से प्रत्येक की प्रासंगिकता के बारे में बताएं जिन्हें जेटी 10 और जेटी 11 के लिए घाट प्रभार की गणना के लिए एनएमपीटी द्वारा 'साझा संपत्ति' माना जा रहा है	वार्षिक लेखा के अनुसार 31.3. 2011 को शुद्ध अचल संपत्ति का मूल्य (करोड़ में)	जेटी सं.11 जेटी 11 को आवंटित शुद्ध अचल संपत्ति का मूल्य (करोड़ में)
(i)	एनएमपीटी द्वारा अतिरिक्त आस्तियों का पूंजीकरण 66.87 करोड़ रुपये (2009-10) और (2010-11) के लिए 14.86 करोड़ रुपये। (इन मदों के संदर्भ में दिनांक 24 फरवरी 2014 के एमआरपीएल के पत्र का अनुलग्नक -II )	ये योजना कार्य के अनुसार एनएमपीटी द्वारा पूंजीकृत अतिरिक्त आस्तियां हैं। पिछले सभी सालों के घाट प्रभार की गणना में इस विधि का अनुसरण किया गया है।	<b>2010-11 (लागत पर)</b> 1. बिड/शेड -1.45 2. घाट, सड़क और चारदीवारियाँ- 10.23 3. प्रारंभिक अध्ययन/कार्य 0.48 4. रेलवे -1.21 5. डॉक्स /समुद्री दीवारें, खम्भे - 0.75 - 0.22 6. संयंत्र और मशीनें -0.81 7. पानी/बिजली /दूरसंचार/एफएफ की स्थापना — 0.46	<b>2010-11 (लागत पर)</b> 1. बिड/शेड — शून्य 2. घाट, सड़क और चारदीवारियाँ-10.23 3. प्रारंभिकअध्ययन/कार्य -0.48 4. रेलवे — शून्य 5. डॉक्स /समुद्री दीवारें, खम्भे - 0.22 6. संयंत्र और मशीनें — शून्य 7-पानी/बिजली /दूरसंचार/एफएफ की

			कुल योग-14.86 करोड़ रु.	स्थापना — 0.46 कुल योग -11.39 करोड़ रु. जेटी की लंबाई के अनुपात आवृत्ति
(क).	<b>भवन/शेड और अन्य संरचनाएं:</b> अंग्रेजी माध्यम के स्कूल के लिए पुनर्निर्मित शौचालय, वी क्वार्टरों का नवीकरण, कम वॉल का निर्माण, रसोई घर, टाइल रुड का प्रतिस्थापन, जीधर का संशोधन, जलरोधक इत्यादि, शेड के पीछे वाहन पार्किंग, एसी शीट की छत, सिरमिक अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के यूनियन कार्यालय के फर्श का प्रतिस्थापन, शौचालय ब्लॉकों का निर्माण, परिसर की दीवार को ऊँचा करना।	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	33.28	शून्य
(ख).	<b>रेलवे रोलिंग स्टॉक:</b> रेलवे के दक्षिणी किनारे पर डब्ल्यूबीएम प्लेटफार्म की सतह का निर्माण	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	19.76	शून्य
(ग).	<b>संयंत्र और मशीनें:</b> इलेक्ट्रॉनिक सामान, पानी के छिड़काव के यंत्र, प्रिंटर, आरबिट बाइक, जेरोक्स एमसी, ईआरपी सॉफ्टवेयर की आपूर्ति, डिजिटल कैमरा, आदि की विभिन्न खरीद वे-ब्रिज आदि का उन्नयन।	नियोजित पूंजी की गणना में शामिल नहीं	11.39	शून्य
(घ).	<b>घाट, सड़क और चारदीवारियां:</b> अयस्क बर्थ पर पीक्यूसी से जेएन तक उप-सड़क, सड़कों को मजबूत बनाना, फुटपाथ की कंक्रीटिंग, स्टॉक यार्ड का निर्माण, फुटपाथों की इंटरलॉकिंग इत्यादि।	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	111.71	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(ङ).	<b>प्रारंभिक अध्ययन कार्य:</b> बीओआरटी परियोजनाओं के लिए तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन, धूल अवसाद, लौह अयस्क हैंडलिंग प्रणाली, कंटेनर टर्मिनल की स्थापना, जैसे विभिन्न प्रारंभिक अध्ययन कार्य।		शून्य	शून्य
(च).	<b>प्लोटिंग क्राफ्ट:</b> 1 नग 32 बोलाड पुल टग — एशवारी की खरीद।	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	59.74	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(छ).	<b>नाव, समुद्री दीवारें, ढेर, नौकायन उपकरण एवं घाट आदि:</b> (फेंडर आदि का प्रतिस्थापन, बाहरी बंदरगाह आदि का विकास)	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	119.99	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(ज).	<b>क्रैन और वाहन:</b> फोर्कलिफ्ट, वाहन आदि की खरीद	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	2.73	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
(झ).	<b>जल एवं विद्युत प्रणाली की स्थापना:</b> एसी, डब्ल्यूसी, एचटी केबल, 30 मीटर ऊँचे मस्तूल जैसे विद्युत और इलेक्ट्रॉनिक्स मदों की आपूर्ति और स्थापना)	इस प्राधिकरण द्वारा नियोजित पूंजी की गणना के लिए इस मद को इसके पहले के प्रतिबंधों में ध्यान में रखा गया है और मंजूरी दे दी गई है।	26.25	जेटी की लंबाई के अनुपात और अवधि के अनुपात में लागू नेट ब्लॉक
	<b>(iii) का कुल योग</b>		<b>379.63</b>	



12.1 इस बीच, इस प्राधिकरण के निर्देशानुसार एमआरपीएल ने दिनांक 24 फरवरी, 2014 के अपने पत्र में सूचित किया है कि, एमआरपीएल ने साल 2009-10 और 2010-11 के लिए लागत पर लाभ की गणना के लिए विचार विभिन्न सहबद्ध संपत्तियों की प्रकृति का पता लगाने के लिए एनएमपीटी के साथ एक बैठक की थी। एमआरपीएल ने आगे कहा है कि एनएमपीटी अपनी प्रस्तुतियों में कोई भी परिवर्तन करने पर विचार करने के लिए तैयार नहीं है। एमआरपीएल ने विवाद के कुछ बिंदुओं पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए अंतिम अनुच्छेद में इस प्राधिकरण का अनुरोध किया है कि प्राधिकरण एनएमपीटी को 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के लिए संशोधित गणना के साथ 2009-10 से 2010-11 और उसके बाद की अवधि 2002-03 के लिए संशोधित गणना प्रस्तुत करने के लिए निर्देशित करे:

12.2. एमआरपीएल द्वारा उठाए गए बिंदुओं की जांच और उस पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने का अनुरोध करते हुए दिनांक 7 मार्च 2014 के हमारे पत्र के साथ एमआरपीएल के दिनांक 24 फरवरी 2014 की पत्र की एक प्रतिलिपि एनएमपीटी के पास भेज दी गई थी। एनएमपीटी ने अपने 14 मार्च 2014 पत्र के द्वारा एमआरपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों पर अपना जवाब प्रस्तुत कर दिया है। एमआरपीएल द्वारा 24 फरवरी 2014 के अपने पत्र द्वारा विवादित बिंदुओं पर आगे की गई टिप्पणियां और एनएमपीटी द्वारा 14 मार्च 2014 के अपने पत्र में दिए गए जवाबों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है :

क्रम सं.	एमआरपीएल द्वारा विवादित बिंदु	एनएमपीटी का जवाब
(i)	<u>(क) भूमि खरीद की दिशा में कर्नाटक सरकार को किया गया 3 करोड़ रुपए का भुगतान:</u>	
	यह जानकारी मिली है कि यह देवनहल्ली बिजनेस पार्क में भूमि की खरीद के लिए कर्नाटक सरकार को किया गया एक अग्रिम भुगतान है। एनएमपीटी ने इस राशि को परिसंपत्तियों की अनुसूची में भूमि लागत के अंतर्गत रखा है और नियोजित पूंजी की गणना के प्रयोजन के लिए इस पर विचार किया गया है। यह समझा गया है कि इस जमीन का पंजीकरण नहीं हुआ है और इसलिए इसे प्रकृति में सीडब्ल्यूआईपी माना जाना चाहिए और तदनुसार कार्यरत पूंजी की गणना से निकाल दिया जाए। इसके अलावा, इस संदर्भ में 19.07.2000 को पारित टीएएमपी आदेश के खंड सं. 10 (चतुर्थ-सी), को देखा जा सकता है, जिसमें उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी को ऐसी किसी भी अन्य संपत्ति को शामिल नहीं करना चाहिए जो अन्य राजस्व सृजन गतिविधियों के लिए सीधे प्रासंगिक हैं। चूंकि देवनहल्ली में भूमि की खरीद किसी भी तरह एमआरपीएल से संबंधित नहीं है, इसलिए इसे सहबद्ध परिसंपत्तियों पर आरओआई की गणना के लिए शामिल नहीं किया जा सकता है।	प्रारंभ में एमआरपीएल ने इस पूंजीकृत संपत्ति को नियोजित पूंजी में शामिल किए जाने पर विवाद किया। अब यह आपत्ति है कि उक्त लेनदेन को सीडब्ल्यूआईपी (चल रहा मुख्य कार्य) माना जाना चाहिए ताकि इस लेनदेन को नियोजित पूंजी से अलग रखा जा सके। लेनदेन को फिर से व्यवस्थित नहीं किया जा सकता और न ही इस स्तर पर इसे उलटा जा सकता है इसलिए यह सादृश्यता सही नहीं है। इसके अलावा यह भी कहा गया है कि एनएमपीटी ने सामान्य संपत्ति पर आरओआई निकालने के उद्देश्य के लिए अब तक भूमि की पूरी लागत को परिसंपत्ति खाते में नियोजित पूंजी के रूप में रखा है जिसे वर्ष 1995-96 से 2008-09 तक के लिए अंतिम दर तय करने के समय टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया है।
	<u>(ख). एसपीवी की इक्विटी में निवेश की गई राशि की ओर 29.65 करोड़ रुपये:</u>	
	29.65 करोड़ रुपए को वर्तमान परिसंपत्तियों के शीर्ष के अंतर्गत नकद निवेश के रूप में दिखाया गया है और एनएमपीटी ने आरओआई गणना के लिए कार्यशील पूंजी के उद्देश्य से इस पर विचार किया है। यह पत्तन के सड़क संपर्क के लिए एनएमपीटी द्वारा किया गया निवेश है, जो एमआरपीएल के जेटी संचालन के संबंध में एक पूरी तरह से असंबंधित गतिविधि है इसके अलावा, यह स्वभावतः वर्तमान परिसंपत्ति नहीं है जिसका परिणाम नियोजित पूंजी पर आरओआई के दावे में कमी होगा। नीचे के बिंदु 4 में कार्यशील पूंजी के निर्धारण की पद्धति के बारे में एक अलग अनुच्छेद में बताया गया है।	यह नकदी के अधीन किया गया एक निवेश है और तदनुसार खातों में दिखाया गया है, ऐसा करने के लिए, कार्यशील पूंजी पर पहुंचने के उद्देश्य से नकद निवेश किया गया है। वर्ष 2008-09 तक के लिए घाट प्रभार की अंतिम दर पर पहुंचने के लिए इसी प्रक्रिया का पालन किया गया है। कृपया इस प्रक्रिया को जारी रखा जाए और इसमें किसी संशोधन की आवश्यकता नहीं है।
(ii)	<u>66.87 करोड़ रुपए (2009-10) और 14.87 करोड़ रुपये (2010-11) की अतिरिक्त परिसंपत्ति का पूंजीकरण:</u>	
	रिकॉर्ड से यह पता चला है कि वर्ष 2009-10 के लिए, पूंजीकृत 66.87 करोड़ रुपए की अतिरिक्त परिसंपत्ति में से, एनएमपीटी ने केवल 5.94 करोड़ रुपए को कार्यशील पूंजी आरओआई की गणना के लिए बाहर रखा गया है। इसी तरह, वर्ष 2010-11 के लिए 14.87 करोड़ रुपए में से 3.46 करोड़ रुपए को निकाल दिया गया है। नियोजित पूंजी के लिए विचारित अतिरिक्त राशि वर्ष 2009-10 के लिए 60.93 करोड़ रुपए और वर्ष 2010-11 के लिए 11.41 करोड़ रुपए (कुल 72.34 करोड़ रुपए) है, जिसकी प्रकृति नीचे दी गई है:-	यह स्पष्ट किया जाता है कि सभी पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान, अतिरिक्त संपत्ति 3 मदों अर्थात् —(i) भवन शेड और अन्य संरचनाएं, (ii) रेलवे रोलिंग स्टॉक, (iii) संयंत्र और मशीनों, को छोड़कर सामान्य नेट ब्लॉक एसेट्स पर पहुंचने के लिए विचार किया जाता रहा है। एमआरपीएल ने आपत्ति उठाई है कि परिसंपत्तियों में से कुछ एमआरपीएल की गतिविधियों से संबंधित नहीं हैं और इसलिए इन्हें गणना से बाहर रखा जाना चाहिए। यह दावा वर्ष 1996-97 से अब तक अंतिम घाट दरों के अनुमोदन के लिए पहले से अपनाई गई प्रणाली से विचलन है। आगे यह बात पेश की गयी है कि हालांकि समझौता ज्ञापन में सामान्य संपत्ति को न तो परिभाषित किया गया है और न ही समझाया गया है, वर्ष 2008-09 तक के लिए दर को मंजूरी देते समय, अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया को टीएएमपी ने सहमति दी है। इसलिए यह महसूस किया जाता है कि पद्धति में कोई परिवर्तन आवश्यक नहीं है। कृपया इसे भी अलग से संलग्न अनुबंध में दी गई सूचना के साथ जोड़ा जाए।
(क)	<u>44.25 करोड़ रुपए:-</u> सड़कों का सुदृढ़ीकरण, फुटपाथ की कंक्रीटिंग, स्टॉक यार्ड का निर्माण, फुटपाथ की इंटरलॉकिंग, डीडीएमबी आदि की बैकअप आवश्यकता के रूप में विकास कार्य। इन मदों को परिसंपत्तियों की अनुसूची में घाट, सड़क और चारदीवारी शीर्ष के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है और कार्यशील पूंजी/आरओआई की गणना के प्रयोजन के	

	लिए इस पर विचार किया गया है।					
	(ख). 1.24 करोड़ रुपए: प्रारंभिक अध्ययन कार्य अर्थात् काम करता है. बीओआरटी संचालन के लिए तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन, धूल को दबाना, लौह अयस्क हैंडलिंग प्रणाली, कंटेनर टर्मिनल की स्थापना आदि।	2004-05 से 2009-10 तक परिसंपत्ति के योग में भारी वृद्धि के संबंध में, यह स्पष्ट किया जा सकता है नेट ब्लॉक के मूल्य पंच वर्षीय योजना के अंतर्गत विभिन्न परियोजनाओं और गैर-योजना के अंतर्गत अन्य विविध पूंजी निर्माण को जोड़ने के साथ ऊपर चला गया है। उपरोक्त को देखते हुए पूंजी ब्लॉक में अतिरिक्त वृद्धि अपरिहार्य है।				
	(ग). 23.96 करोड़ रुपए: 1 नग 32 बोलाई पुल टग एसवारी की खरीद					
	(घ). 0.972 करोड़ रुपए: फेंडर का प्रतिस्थापन, बाहरी बंदरगाह का विकास आदि					
	(ङ). 0.45 करोड़ रुपए: फोर्कलिफ्ट, महिंद्रा बोलेरो जीपों इत्यादि की खरीद।					
	(च). 1.47 करोड़ रुपए: जल एवं विद्युत प्रणाली, एचटीएलटी केबल, उच्च मस्तूल आदि की स्थापना चूंकि उपरोक्त मद, एमआरपीएल की तरल कार्गो गतिविधियों से संबंधित नहीं है इसलिए इन्हें नियोजित पूंजी पर 18 प्रतिशत की दर से निवेश पर लाभ की गणना के प्रयोजन के बाहर रखा जाना आवश्यक है। तदनुसार, टीएएमपी से एनएनपीटी को ऐसी परिसंपत्तियों के आनुपातिक मूल्य पर 18 प्रतिशत की दर से आरओआई की गणना से इन वस्तुओं को बाहर रखने के लिए निर्देशित करने का अनुरोध किया गया है। इसके अलावा, हम आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहते हैं कि एमआरपीएल ने परियोजना लागत के एक भाग के रूप में टग के लिए वित्त पोषण किया है। इसलिए आरओआई की गणना के लिए नए टग पर अन्य परिसंपत्तियों के अंतर्गत विचार नहीं किया जाना चाहिए। जहां तक आरओआई की गणना के लिए एनएमपीटी आस्तियों (सामान्य परिसंपत्तियां) के शामिल किए जाने का संबंध है, यह देखा गया है कि 2004-05 से 2005-06 और 2007-08 से 2009-10 तक संपत्ति परिवर्धन में भारी वृद्धि हुई है, जैसा कि अनुलग्नक-III में देखा जा सकता है। जैसा कि तालिका में दिखाई दे रहा है, परिसंपत्ति मूल्य 2002-03 से 2010-11 में दुगुना (140.27 करोड़ रुपए से 286.09 करोड़ रुपए तक) हो गया है, इसका सामान्य संपत्ति पर आरओआई में काफी असर पड़ता है, जैसा कि एनएमपीटी द्वारा आनुपातिक लागत पर 18: की दर से लगाया जा रहा है।					
(iii).	15.10.2009 से परे अवधि के लिए जेटी-10 से जेटी-11 के लिए आम संपत्ति का आवंटन:					
	<p>नेट ब्लॉक की गणना के लिए आम संपत्ति पर नियोजित पूंजी पर लाभ की गणना करते समय, समझौता ज्ञापन अवधि के अनुपात में जेटी-10 का भाग जेटी-11 के लिए निम्न सीमा तक आवंटित किया गया है: -</p> <table><tr><td>71.84 करोड़ रु.</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>152.54 करोड़ रु.</td><td>2010-11</td></tr></table> <p>इस तथ्य पर विचार करना उचित नहीं है कि समझौता ज्ञापन के बाद की अवधि के लिए जेटी-10 से संबंधित किसी आय को जेटी-11 के लिए आवंटित नहीं किया गया है और समझौता ज्ञापन के बाद की अवधि के लिए आगे के घाट प्रभार की गणना संचालन व्यय पर विचार करते हुए गणना के एक अलग सेट द्वारा नियंत्रित की जानी चाहिए।</p> <p>बर्थ संख्या 10 को बर्थ संख्या 11 का उपयोग करने के लिए आवश्यक सामान्य संपत्ति नहीं माना जा सकता। इसलिए, टीएएमपी से यह अनुरोध किया गया है कि वह एनएमपीटी को को परिसंपत्ति पर आरओआई की गणना से इन सहबद्ध वस्तुओं को निकालने के लिए निर्देशित करे।</p>	71.84 करोड़ रु.	2009-10	152.54 करोड़ रु.	2010-11	यह, स्पष्ट किया जाता है कि 16.10.2009 से (समय अनुपात पर) जेटी 10. की लागत को साझा परिसंपत्ति माना गया है, चूंकि, किसी भी अनुबंध/समझौता ज्ञापन में जेटी सं.10 का कोई अंतर अन्य जेटी/बर्थ की तुलना में शामिल नहीं किया जा सकता। आरओआई की गणना के लिए एनएमपीटी का समझौता ज्ञापन के बाद की अवधि के लिए जेटी 10 की कीमत को सामान्य संपत्ति मानना जायज है। एनएमपीटी के ऊपर लिए जाने वाले रुख पर सहमत होना चाहिए।
71.84 करोड़ रु.	2009-10					
152.54 करोड़ रु.	2010-11					
(iv).	कार्यशील पूंजी गणना पर टिप्पणी:					
	<p>एनएमपीटी की कार्यशील पूंजी के निर्धारण की पद्धति के बारे में पहले ही एनएमपीटी और टीएएमपी को बताया जा चुका है, यह दोहराया जाता है कि एनएमपीटी ने वर्तमान आस्तियों के रूप में नकद निवेश पर कार्यशील पूंजी की गणना के लिए भी एक अलग पद्धति को अपनाई है। सड़क और रेल संपर्क परियोजनाओं के लिए एसपीवी की इक्विटी में 29.65 करोड़ रुपए का निवेश करने के संबंध में, इस राशि को वर्तमान आस्तियों के शीर्ष के अंतर्गत माना जाता है और इस राशि पर कार्यशील पूंजी की आवश्यकता की भी गणना की गई है। एनएमपीटी पहले सुझाव दिया था कि दोनों संगठन इस आंकड़े पर लेखा बहियों के अनुसार विचार कर सकते हैं। तदनुसार, एमआरपीएल, ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए कार्यशील पूंजी की एक संशोधित गणना की है जिसे चौथे और पाँचवें अनुलग्नक में देखा जा सकता है।</p> <p>चूंकि एनएमपीटी व्यय करने से पहले घाट प्रभार वसूल रहा है इसलिए, टीएएमपी से, आरओआई की गणना में कार्यशील पूंजी की गणना की कार्यप्रणाली पर गौर करने का अनुरोध किया गया है। इसलिए वास्तव में एक कार्यशील पूंजी की आवश्यकता नहीं</p>	<p>वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए के लिए अंतिम दरों के अनुमोदन के प्रयोजन के लिए 3.7.2012 पर आयोजित सुनवाई में टीएएमपी द्वारा एमआरपीएल द्वारा उठाई गई इस आपत्ति पर जांच की गई है। इन बिंदुओं पर एमआरपीएल द्वारा की गई टिप्पणियां उन बिंदुओं को विस्तार देने से अधिक कुछ नहीं है जिन पर टीएएमपी द्वारा पहले ही चर्चा की गई है और इन्हें अंतिम रूप दिया जा चुका है। अनुलग्नक चार, पाँच, छः, सात और आठ पर फिर से किया गया काम और घाट प्रभार पर इनका प्रभाव मात्र काल्पनिक हैं। अगर इस चरण में इन पर विचार किया जाता है, तो पिछली गणना पर इसका असर पड़ेगा जहां वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए टीएएमपी द्वारा पहले ही एक निर्णय लिया जा चुका है।</p> <p><b>एमआरपीएल द्वारा 24 फरवरी, 2014 को अपने पत्र में प्रस्तुत अनुलग्नकों पर</b></p>				

	<p>भी हो सकती है।</p> <p>एनएमपीटी ब्याज आदि के माध्यम से इस निवेश से उत्पन्न आय का लाभ दिए बिना, वर्तमान आस्तियां शीर्ष के अंतर्गत 200 करोड़ रुपए को नकद निवेश और लघु अवधि के जमा के रूप में मान रहा है। आरओआई के निर्धारण पर इसका एक उल्लेखनीय असर पड़ेगा।</p> <p>उपरोक्त बिंदुओं अर्थात् 1 (क), 2, 3 और 4 को ध्यान में रखकर एमआरपीएल ने जेटी -10, (01.04.2009 से 15.10.2009 के लिए) और जेटी-11 (2009-10 और 2010-11) के लिए अनुलग्नक सं. छ: सात और आठ सं. के अनुसार घाट प्रभार की गणना के बयान पर फिर से काम किया है, प्रति टन के लिए घाट की दर पर ने वाले प्रभाव को नीचे दर्शाया गया है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>जेटी सं.</th><th>राशि (रु. में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td><td>जेटी सं.10</td><td></td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>जेटी सं.11</td><td>(-) 6.48</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>जेटी सं. 11</td><td>(-) 7.80</td></tr> </tbody> </table> <p>एनएमपीटी को वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए घाट प्रभार की गणना को संशोधित करने के लिए निर्देशित किया जा सकता है।</p> <p>2002-03 से 2008-09 के वर्ष से संबंधित निम्नलिखित बिंदुओं को टीएएमपी के अनुमोदन के लिए फिर से प्रस्तुत किया गया है, हालांकि इन्हें पहले ही टीएएमपी और साथ ही एनएमपीटी के लिए प्रस्तुत किया जा चुका है, पर इस पर विचार नहीं गया। आरओआई के निर्धारण और फलस्वरूप घाट प्रभार पर इनका काफी प्रभाव पड़ता है:-</p>	वर्ष	जेटी सं.	राशि (रु. में)	2009-10	जेटी सं.10		2009-10	जेटी सं.11	(-) 6.48	2010-11	जेटी सं. 11	(-) 7.80	<p><b>स्पष्टीकरण:</b></p> <p><b>अनुलग्नक I:</b> यह एमआरपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों, एनएमपीटी के जवाबों और एमआरपीएल की टिप्पणियों का एक सारणीबद्ध बयान है - कोई टिप्पणी नहीं की गई है।</p> <p><b>अनुलग्नक II:</b> अतिरिक्त परिसंपत्तियों (2009-10 और 2010-11) का विवरण - विवरण के साथ विस्तृत टिप्पणी पेश की गई है। [इसे पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में सारणीबद्ध किया गया है]</p> <p><b>अनुलग्नक III:</b> आरओआई की संगणना - कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की गई है।</p> <p><b>अनुलग्नक IV से VIII</b> एमआरपीएल द्वारा कार्यशील पूंजी संगणना और आरओसीई की संगणना से संबंधित हैं। पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में आवश्यक टिप्पणियां पेश की गई हैं, जिन्हें संदर्भित किया जा सकता है।</p> <p><b>अनुलग्नक IX:</b> एमआरपीएल द्वारा 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के लिए विवादित बिंदु।</p> <p>विवाद के सभी बिंदु और उन पर की गई टिप्पणियां वही हैं जिन पर 3.7.2012 को मुंबई में आयोजित टीएएमपी की सुनवाई में उपरोक्त वर्षों के लिए दरों का अंतिम अनुमोदन से पहले चर्चा की जा चुकी है। इसे निर्णय किया गया मामला माना गया है और आगे कोई टिप्पणी पेश नहीं की जा रही है।</p>
वर्ष	जेटी सं.	राशि (रु. में)												
2009-10	जेटी सं.10													
2009-10	जेटी सं.11	(-) 6.48												
2010-11	जेटी सं. 11	(-) 7.80												
(क)	<p>डायफ्राम दीवार और पूंजी निकर्षण लागत की पूंजी लागत जो जेटी संख्या 11 एवं 12 के लिए साझा है। इस पर 14 फरवरी 2014 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान चर्चा की गई और टीएएमपी ने एनएमपीटी को इस मामले और इन जेटियों द्वारा संभाले जाने वाले टैरिफ के आधार पर उपयुक्त अनुपात के प्रभाजन पर फिर से विचार करने के लिए कहने की सदाशयता दर्शाई।</p> <p>(प्रति टन घाट प्रभार का प्रभाव: लगभग 1.00 रु.)</p>													
(ख)	<p>जेटी-11 के निर्माण के लिए भारतीय स्टेट बैंक से लिए गए ऋण का पूर्व भुगतान किया गया जो समझौता ज्ञापन के 30.09.2014 तक की वैधता के खिलाफ इसके 31.03.2011 को समापन का कारण बना। तदनुसार, घाट प्रभार की गणना के समझौता ज्ञापन कार्यप्रणाली को 30.09.2014 तक बढ़ाया जाए।</p> <p>(प्रति टन घाट प्रभार का प्रभाव: लगभग 3.00 रु. विस्तृत गणना जुलाई 2012 के दौरान एनएमपीटी के साथ-साथ टीएएमपी को प्रस्तुत की गई)</p>													
(ग)	<p>कार्यशील पूंजी की गणना के लिए अलग पद्धति को अपनाना और इसकी वजह से एमआरपीएल आस्तियों पर (3 प्रतिशत) और सामान्य आस्तियों पर (18 प्रतिशत) के आरओआई के दावे को प्रभावित करना।</p> <p>(प्रति टन घाट दर का प्रभाव: पहले से ही अनुलग्नक-VI, VII और VIII में परिलक्षित है)।</p>													
(घ)	<p>नेट ब्लॉक गणना में एचपीसीएल/एसआईडी योजना आदि का समावेश</p> <p>(प्रति टन घाट प्रभार पर प्रभाव: लगभग 0.30 रु.)</p> <p>ऊपर के बिंदुओं का विवरण अनुलग्नक-X में, संलग्न है।</p>													

13. इस मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई जानकारीयों की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- न्यू मैंगलोर पोर्ट ट्रस्ट (एनएमपीटी) का प्रस्ताव जेटी सं. 10 पर 01.04.2009 से 15.10.2009 तक की अवधि के लिए और जेटी सं. 11 पर 01.04.2009 से 31.03.2011 तक की अवधि के लिए नियंत्रित कार्गो के लिए घाट प्रभार तय करने के लिए है, इन दोनों जेटियों को एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच हुए संबंधित समझौता ज्ञापन (एमओयू) के आधार पर मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) को समर्पित किया गया है।
- जेटी सं.10 दिनांक 20 जनवरी 1995 और जेटी सं.11 दिनांक 9 फरवरी 2000 के एक समझौता ज्ञापन में शामिल हैं। दोनों समझौता ज्ञापनों में एनएमपीटी को एमआरपीएल द्वारा देय घाट दर की गणना की विधि के लिए एक विशेष संदर्भ बनाया गया है। जबकि एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच घाट प्रभार की गणना के संबंध में असहमति के कुछ बिंदु थे, इसलिए इस प्राधिकरण ने अपने 27 अक्टूबर 1998, 19 जुलाई 2000 और

18 नवंबर 2004 के पूर्व आदेशों के द्वारा कुछ मार्गदर्शक सिद्धांत स्थापित किए हैं जिनका जेटी नं. 10 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए पालन किया जाएगा।

जहां तक जेटी सं. 11 का संबंध है, एनएमपीटी ने वर्ष 2012 में पहली बार घाट प्रभार के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दायर किया था। जेटी सं. 11 के लिए एमओयू की शर्तों को जेटी सं. 10 के समान पाया गया है इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा के दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश के द्वारा जेटी सं. 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जेटी सं. 10 के लिए निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों को अपनाने का निर्णय लिया गया था। संयोग से, एनएमपीटी ने भी अप्रैल 2013 में जेटी सं. 11 के लिए घाट प्रभार के अंतिम निर्धारण के लिए एक ही मार्गदर्शक सिद्धांत अपनाया था। साथ ही मौजूदा प्रस्ताव में एनएमपीटी ने 1 अप्रैल 2013 के टैरिफ आदेश के अनुसरण में जेटी सं. 11 के लिए घाट प्रभार निर्धारित करने के लिए जेटी सं. 10 में घाट प्रभार के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित गए मार्गदर्शक सिद्धांतों को अपनाया है।

(iii). इस प्राधिकरण ने पहले ही 2008-09 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार तय कर दिया है। इस मामले के विश्लेषण में आगे बढ़ने से पहले, यह उल्लेख करना समीचीन होगा वर्तमान प्रस्ताव में इस प्राधिकरण के समक्ष होने वाली कार्यवाई जेटी सं. 10 और 11 के लिए एमओयू की अवधि यानी जेटी सं. 10 के लिए 1 अप्रैल 2009 से 15 अक्टूबर, 2009 तक और जेटी सं. 11 के लिए वर्ष 2009-10 के लिए और 2010-11 यानी 31 मार्च 2011 तक की अवधि के लिए घाट प्रभार का निर्धारण करने तक सीमित है।

(iv). इस प्राधिकरण ने दिनांक 1 अप्रैल 2013 के अपने आदेश के द्वारा वर्ष 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार तय करते समय एनएमपीटी और एमआरपीएल एक साथ बैठकर 2009-10 से बाद की अवधि के लिए घाट प्रभार को अंतिम रूप देने और अधिसूचना के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से 3 महीने के समय के भीतर एक प्रस्ताव प्रस्तुत की सलाह दी है। 1 अप्रैल 2013 के उक्त आदेश के संदर्भ में, एमआरपीएल ने अपने दिनांक 23 अप्रैल 2013 के पत्र के द्वारा इस स्पष्टीकरण की मांग की है कि क्या यह सलाह 2014-15 तक की समझौता ज्ञापनों की शेष अवधि के लिए जेटी नं. 10 के और 11 दोनों के लिए घाट प्रभार की गणना करने के लिए लागू होती है। एमआरपीएल का उक्त संदर्भ मुख्य रूप से एमओयू के बाद की अवधि के लिए घाट प्रभार से संबंधित है। यहां यह कहना भी प्रासंगिक है कि वर्तमान प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान, एमआरपीएल ने अपनी विभिन्न प्रस्तुतियों/टिप्पणियों में 23 अप्रैल 2013 के पत्र द्वारा 1 अप्रैल, 2013 के आदेश पर एमओयू के बाद की अवधि के लिए टैरिफ व्यवस्था के बारे में स्पष्टीकरण की मांग का संदर्भ भी शामिल किया है। एनएमपीटी ने उस पर प्रतिक्रिया भी दी है।

समझौता ज्ञापन के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 की और 11 के घाट प्रभार के निर्धारण के लिए अनुसरण की जाने वाली कार्यप्रणाली के संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि, एनएमपीटी ने यह मामला जहाजरानी मंत्रालय (एमओएस) को भेजा है। इस मामले में जहाजरानी मंत्रालय के निर्णय की प्रतीक्षा की जा रही है। यहां यह भी दोहराया जाता है कि जहाजरानी मंत्रालय से प्रतीक्षित निर्णय एमओयू के बाद की अवधि के लिए है। चूंकि वर्तमान प्रस्ताव एमओयू की अवधि के भीतर जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए है, और चूंकि इस विषय के प्रस्ताव के लिए तय की गई संयुक्त सुनवाई जेटी सं. 10 के लिए 1 अप्रैल 2009 से 15 अक्टूबर 2009 और जेटी सं. 11 के लिए 1 अप्रैल 2009 से 31 मार्च 2011 तक की एमओयू की अवधि या के लिए घाट प्रभार के निर्धारण से संबंधित है, एनएमपीटी और एमआरपीएल के केवल इस प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक टिप्पणियों/दृष्टिकोणों पर ही विचार किया गया है और मामले को एनएमपीटी के प्रस्ताव के निपटारे की ओर ले जाया गया है।

(v). यह प्रस्ताव इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अपने पिछले आदेशों में निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर एनएमपीटी द्वारा तैयार किया गया है। कथित रूप से एमआरपीएल ने एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों/गणना को सत्यापित किया है। दोनों पक्षों के बीच काफी पत्राचार हुआ है और कुछ मुद्दों पर छोड़कर काफी मतभेदों को सुलझाया गया है। दोनों पक्षों द्वारा सूचित की गई स्थिति के आधार पर, एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की अपनाई गई कार्यप्रणाली और अंकगणितीय सटीकता की विस्तृत जांच नहीं की गई है। वर्तमान कार्य, वर्तमान प्रस्ताव में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच अनसुलझे मुद्दों का विश्लेषण करने और, आवश्यक हो तो, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित टैरिफ में आवश्यक हद तक समायोजन करने तक सीमित है।

एमआरपीएल ने मूल रूप से एनएमपीटी द्वारा घाट प्रभार की गणना में पांच मदों पर विवाद उठाया था। घाट प्रभार को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया को आसान बनाने के लिए एमआरपीएल ने एमआरपीएल द्वारा घाट प्रभार की गणना में मूल रूप से विवादित पाँच मदों में से दो मदों को छोड़ दिया था – एक— मूल्यहास के आवंटन

से संबंधित, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन शीर्ष और प्रारंभिक अध्ययन से संबंधित 2009-10 के लिए 88.11 लाख रुपए और 2010-11 के लिए 47.90 लाख रुपए के खर्च को, और दूसरा जेटी संख्या 11 पर यातायात विभाग के खर्च के आवंटन से संबंधित है। इसलिए, नीचे के अनुच्छेदों में घाट प्रभार के निर्धारण में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच अनसुलझे शेष तीन मुद्दों पर चर्चा की गई है।

- (vi) संयुक्त सुनवाई में की गई टिप्पणियों के संदर्भ में एमआरपीएल के लिए प्रासंगिक न होने वाली सामान्य संपत्ति को गणना में शामिल न करने और एनएमपीटी के यह सुनिश्चित करने के लिए कि गणना में एमआरपीएल के लिए प्रासंगिक न होने वाली सामान्य संपत्ति पर विचार नहीं किया गया है, एमआरपीएल के निवेश पर लाभ के लिए एमआरपीएल से असंबद्ध अन्य परिसंपत्तियों को शामिल न करने के लिए विवाद से संबंधित मामले पर इस प्राधिकरण के दिनांक 28 अगस्त 2000 के आदेश सं. एमएफ/एनएमपीटी/56/97-टीएमपी को याद करना प्रासंगिक है, जो कहता है :

*“एमआरपीएल का एमआरपीएल जेटी से असंबंधित परिसंपत्ति पर निवेश पर वापसी के एनएमपीटी के दावे को नकारने का तर्क भी तर्कसंगत नहीं है। यह एक आम रूप से स्वीकृत प्रथा है कि राजस्व अर्जन करने वाली सभी गतिविधियां सामान्य संपत्ति की दिशा में योगदान करेंगी जो सीधे राजस्व का अर्जन नहीं कर रही हैं। इस प्रकार, सीधे तेल घाट से संबंधित न होने वाली संपत्ति पर निवेश पर वापसी का प्रभाजन, तर्कसंगत है। हालांकि, ऐसा करते समय एनएमपीटी को किसी ऐसी अन्य संपत्ति को शामिल नहीं करना चाहिए जो किसी अन्य राजस्व अर्जन गतिविधियों के लिए सीधे प्रासंगिक हैं।”*

उपरोक्त निर्णय इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य मार्गदर्शक सिद्धांत में इन दोनों घाटों के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण का मार्गदर्शक सिद्धांत है। 1996-97 से 2008-09 तक की अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के दौरान एनएमपीटी और एमआरपीएल द्वारा बिना किसी विवाद के उक्त मार्गदर्शक सिद्धांत पालन किया गया है। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित और पिछले अवधि के लिए घाट प्रभार के निर्धारण में अनुपालित मार्गदर्शक सिद्धांतों का, वर्तमान अभ्यास में भी पालन किया जाना चाहिए।

अब, जेटी सं. 10 के लिए 01.04.2009 से 15.10.2009 तक और जेटी सं. 11 के लिए 01.04.2009 से 31.03.

2011 तक की अवधि के घाट प्रभार के निर्धारण के बारे में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच तीन अनसुलझे मुद्दे शेष बचे हैं जिनपर आगे के अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (vii) **(क) भूमि की खरीद के लिए कर्नाटक सरकार को किया भुगतान किए गए 3 करोड़ रुपए और (ख) एसपीवी की इक्विटी में निवेश किए गए 29.65 करोड़ रुपए का समावेशन**

(क) एमआरपीएल ने कहा है कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए एनएमपीटी का शुद्ध अचल संपत्ति में देवनहल्ली बिजनेस पार्क में भूमि के लिए कर्नाटक सरकार को भुगतान किए गए 3.00 करोड़ रुपये शामिल हैं। इसके अलावा, कार्यशील पूंजी गणना में सड़क और रेल संपर्क परियोजनाओं के लिए एसपीवी की इक्विटी में किए गए नकद निवेश के 29.65 करोड़ रुपए शामिल हैं। एमआरपीएल ने इन दो मदों पर प्राप्त लाभ को (यानी घाट लंबाई के अनुपात के आधार पर विभाजित) जेटी सं.10 और 11 के लिए घाट प्रभार की गणना में शामिल करने पर विवाद उठाया है, क्योंकि उन्हें एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण तार्किक और न्यायोचित नहीं लगता है। एमआरपीएल ने तर्क दिया है कि देवनहल्ली में की गई भूमि की खरीद एमआरपीएल से संबंधित नहीं है। इसके अलावा, खरीदी गई भूमि का पंजीकरण नहीं हुआ है इसलिए यह चल रहे काम की पूंजी की प्रकृति का है। 29.65 करोड़ रुपए के संबंध में, एमआरपीएल ने इस पर बहस करने की मांग की है यह निवेश सड़क के पत्तन से संपर्क के लिए है और पत्तन के संचालन से संबंधित नहीं है। इसके अलावा, यह मौजूदा परिसंपत्ति की प्रकृति का भी नहीं है। उपरोक्त मदों के वित्त पोषण का हवाला देते हुए, राजस्व मॉडल, आदि मौजूदा घाट संचालन से स्वतंत्र होंगे और उपरोक्त परिसंपत्तियां एमआरपीएल के घाट के संचालन से संबंधित नहीं हैं और कुछ अन्य राजस्व सृजन गतिविधियों के लिए सीधे प्रासंगिक हैं तथा इस प्राधिकरण 19.07.2000 दिनांकित आदेश में दिए गए निर्णय के हवाले से, एमआरपीएल ने जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार की गणना के लिए इन राशियों पर आरओआई को अलग करने का अनुरोध किया है।

(ख) जहां तक 3 करोड़ रुपए का संबंध है, एनएमपीटी ने कहा है कि देवनहल्ली बिजनेस पार्क में भूमि के लिए कर्नाटक सरकार को किया गया 3 करोड़ रुपए का भुगतान पत्तन की शुद्ध अचल संपत्ति में

शामिल है। पत्तन ने तर्क दिया है कि यह भूमि निर्माण के लिए है और पत्तन के संचालन के साथ जुड़ी हुई है, इसलिए इसे शामिल करना जायज है। आगे यह तर्क भी दिया गया है कि इस मद को वर्ष 2008-09 के दौरान अचल संपत्तियों के अंतर्गत शामिल किया गया था और इस प्राधिकरण ने 2008-09 के लिए घाट प्रभार का निर्धारण करने के लिए इस पर विचार किया है।

(ख) के संबंध में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि 29.65 करोड़ एचएमआरडीसी और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में सड़क और रेल संपर्क के लिए एसपीवी की इक्विटी में किए गए नकद निवेश से संबंधित हैं। चूंकि वर्ष 2008-09 में जेटी सं.10 और 11 के लिए घाट प्रभार का निर्धारण करते समय इस नकदी निवेश को कार्यशील पूंजी की गणना में रखा गया था, एनएमपीटी ने तर्क दिया है कि वर्तमान कार्रवाई में भी इसे कार्यशील पूंजी माना जाना चाहिए।

#### विश्लेषण :

- (i) एनएमपीटी द्वारा कर्नाटक सरकार को भुगतान की गई 3 करोड़ रुपए की राशि बंगलौर में देवनहल्ली बिजनेस पार्क में एक एकड़ भूमि के आवंटन के लिए है। कर्नाटक सरकार के 14.05.2008 दिनांकित आदेश सं. आईडीडी 26 डीआईए 200 से पता चलता है कि एनएमपीटी को उक्त आवंटन देवनहल्ली बिजनेस पार्क में व्यापार संवर्धन केंद्र की स्थापना के लिए है। चूंकि यह संपत्ति अपने आप में एक राजस्व सृजन करने वाली संपत्ति नहीं है यह पत्तन की सामान्य परिसंपत्तियों के मदों में से एक है जैसा कि एनएमपीटी ने कहा है। एमआरपीएल ने अप्रैल 2013 में किए गए अंतिम निर्धारण में इस मद पर कोई विवाद नहीं किया था। दिनांक 19 जुलाई, 2000 के टैरिफ आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार राजस्व अर्जित करने वाली सभी गतिविधियों को पत्तन द्वारा निर्मित उन आम संपत्ति की दिशा में योगदान करना चाहिए जो सीधे राजस्व अर्जित नहीं करती हैं। इसलिए, इस मद को शामिल करने में एनएमपीटी द्वारा अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शक सिद्धांतों के अनुरूप पाया गया है और इसमें किसी संशोधन की आवश्यकता नहीं है।
- (ii) एमआरपीएल द्वारा उठाए गए इस मुद्दे के संबंध में, कि जमीन का पंजीकरण नहीं किया गया है इसलिए इसे चल रहे कार्य में लगी पूंजी माना जाना चाहिए, पत्तन ने इस बात की पुष्टि की है कि उसके वार्षिक खातों में दर्ज सूचना शुद्ध अचल संपत्ति अनुसूची में भूमि की लागत शामिल है। इसलिए, यह प्राधिकरण पत्तन के अंकक्षित खातों पर निर्भर करता है और एमआरपीएल द्वारा इसे चल रहे कार्य में लगी पूंजी के रूप में माने जाने के दावे को खारिज कर दिया है।
- (iii) 29.65 करोड़ रुपए की राशि सड़क और रेल संपर्क के लिए एचएमआरडीसी और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) की इक्विटी में पत्तन द्वारा किए गए नकद निवेश से संबंधित है। पत्तन द्वारा किया गया निवेश एसपीवी की इक्विटी में लंबी अवधि के निवेश की प्रकृति का है, यह बंदरगाह की कार्यशील पूंजी का हिस्सा नहीं हो सकता। इसके अलावा, यह एक निवेश है और पत्तन की शुद्ध अचल संपत्ति का हिस्सा नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि यह प्रमुख पोर्ट ट्रस्ट/निजी टर्मिनलों के टैरिफ के निर्धारण/पुनरीक्षण में अचल संपत्तियों के लिखे मूल्य पर वापसी की अनुमति है। उनके द्वारा किए गए निवेश पर वापसी की अनुमति के लिए विचार नहीं किया गया है क्योंकि 2005 के टैरिफ के दिशा निर्देशों में इसकी अनुमति नहीं है। इसलिए, इस मद को कार्यशील पूंजी की गणना से बाहर रखने के लिए एमआरपीएल का तर्क विचार करने योग्य है। एनएमपीटी द्वारा दिया गया तर्क कि केवल इस कारण से कि पिछले टैरिफ निर्धारण में इसकी अनुमति दी गई थी इसलिए, वर्तमान कार्रवाई में इस मद पर विचार किया जाना चाहिए तर्कसंगत नहीं है। चूंकि एमआरपीएल ने इस बात पर पहले कोई विवाद नहीं किया था, इसलिए अतीत में किए गए घाट प्रभार निर्धारण में कोई समायोजन जरूरी नहीं था। इसलिए, 29.65 करोड़ रुपए की राशि को वर्ष 2009-10 और 2010-11 दोनों की कार्यशील पूंजी से बाहर रखा गया है और घाट प्रभार की गणना में संशोधित कार्यशील पूंजी माना गया है।
- (iv) संयोग से, एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 के लिए एनएमपीटी की शुद्ध अचल संपत्ति को वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक खातों में दर्ज 282.10 करोड़ रुपए की बजाय 283.10 करोड़ रुपए माना गया है। यह एक अंकगणितीय त्रुटि प्रतीत होती है जिसे एमआरपीएल द्वारा संकेतित नहीं किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए एनएमपीटी की शुद्ध अचल संपत्ति को 282.10 करोड़ रुपये माना गया है, जैसा कि पत्तन के वार्षिक खातों में दर्ज है।
- (viii) 2009-10 में 66.87 करोड़ रुपए और 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपए की गणना के लिए परिसंपत्तियों का पूंजीकरण

- (क) एमआरपीएल ने पहले कहा था कि संपत्ति पूंजीकरण के बयानों का ब्योरा उन्हें उपलब्ध नहीं कराया गया था। हालांकि, बाद में उसने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए अचल संपत्तियों के योग के सत्यापन के लिए एनएमपीटी से प्रासंगिक विवरण प्राप्त होने की पुष्टि की है।
- (ख) एमआरपीएल ने तर्क दिया है कि सकल ब्लॉक में किया गया वर्ष 2009-10 में 66.87 करोड़ रुपए और वर्ष 2010-11 में 14.87 करोड़ रुपये का योग घाट, सड़क, स्कूल भवन, क्रेन, वाहन, पानी छिड़कने के उपकरण, आदि से संबंधित है। चूंकि इनमें से अधिकांश एमआरपीएल से संबंधित सामान्य संपत्ति नहीं हैं, इसलिए एमआरपीएल ने तर्क दिया है कि विचाराधीन अवधि के लिए जेटी सं.10 और 11 के लिए घाट प्रभार की गणना के लिए इसे एमआरपीएल को प्रभाजित नहीं किया जाना चाहिए।
- (ग) एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि एनएमपीटी की परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक [तीन मदों अर्थात् (i) भवन शेड और अन्य संरचनाएं] (ii) रेलवे रोलिंग स्टॉक (iii) संयंत्र और मशीनों और परिसंपत्तियों के योगदान, को छोड़कर यदि कोई हो, अन्य राजस्व अर्जन गतिविधियों का निरपवाद रूप से एनएमपीटी की सामान्य परिसंपत्ति हैं और इसलिए इन्हें सामान्य परिसंपत्ति पर आरओसीई की गणना के लिए जेटी सं.10 और 11 को विभाजित किया गया है। एनएमपीटी ने तर्क दिया है कि यह दृष्टिकोण वर्ष 1996-97 से वर्ष 2008-09 तक अंतिम घाट प्रभारों के निर्धारण में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है और इसलिए सही क्रम में है। एमआरपीएल द्वारा विवादित बिंदु कि परिसंपत्तियों में किया गया संवर्द्धन एमआरपीएल की गतिविधियों से संबंधित नहीं हैं और इसलिए इसे गणना से बाहर रखे जाने की आवश्यकता है, जो एनएमपीटी द्वारा दिए गए तर्क के अनुसार घाट प्रभार के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों से विचलन में है।

#### विश्लेषण :

- (क) एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान पूंजीकृत क्रमशः 66.87 करोड़ रुपए और 14.87 करोड़ रुपए की परिसंपत्ति को विधिवत विविध शीर्षों के अंतर्गत सारणीबद्ध किया है जो संबंधित वर्ष के वार्षिक लेखा के साथ मेल खाता है। इमारत/शेड और अन्य संरचनाओं, रेलवे रोलिंग स्टॉक और संयंत्र और मशीनों के से संबंधित सकल ब्लॉक के परिवर्धन लिए वर्ष 2009-10 में 5.93 करोड़ रुपए और वर्ष 2010-11 में 3.46 करोड़ रुपए कुल योग को उन वर्षों के लिए पत्तन के सकल ब्लॉक से निकाल दिया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में किए गए संवर्द्धन और घाट प्रभार के निर्धारण के लिए संवर्द्धन पर विचारित सकल ब्लॉक का एक सारांश नीचे सारणीबद्ध है :

क्रम सं.	खाता शीर्ष / विवरण	वार्षिक लेखा के अनुसार वर्ष 2009-10 में सकल ब्लॉक में योग	वार्षिक लेखा के अनुसार वर्ष 2010-11 में सकल ब्लॉक में योग	टिप्पणियां
क	इमारतें/शेड एवं अन्य संरचनाएं	177.58	144.77	एनएमपीटी द्वारा घाट शुल्क की गणना के लिए शामिल नहीं किया गया
ख	रेलवे रोलिंग स्टॉक	228.92	121.00	एनएमपीटी द्वारा घाट शुल्क की गणना के लिए शामिल नहीं किया गया
ग	संयंत्र और मशीनें	187.37	80.77	एनएमपीटी द्वारा घाट शुल्क की गणना के लिए शामिल नहीं किया गया
घ	घाट, सड़क और चारदीवारी (अयस्क बर्थ के लिए पीक्यूसी से जेएन पर उप-सड़क, सड़कों को मजबूत बनाना, फुटपाथ की कंक्रीटिंग, स्टॉक यार्ड का निर्माण, फुटपाथ की इंटरलॉकिंग आदि)	3401.75	1023.2	-
ङ	प्रारंभिक अध्ययन कार्य (बीओटी परियोजनाओं, धूल अवसाद, लौह अयस्क हैंडलिंग प्रणाली, कंटेनर टर्मिनल की स्थापना के लिए विभिन्न तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन जैसे विभिन्न प्रारंभिक अध्ययन कार्य) काम करता है।	75.84	47.9	-
च	प्लोटिंग क्राफ्ट (1 नग 32 बोलाड पुल टग एशवारी की खरीद)	2395.61	0	-

छ	नाव, समुद्री दीवारों, ढेर, नौकायन उपकरण एवं घाट आदि (फेंडर आदि का प्रतिस्थापन, बाहरी बंदरगाह आदि का विकास)	74.84	22.58	-
ज	क्रेन एवं वाहन (फोर्कलिफ्ट, वाहनों आदि की खरीद)	44.58	0	-
झ	जल एवं विद्युत प्रणाली की स्थापना (एसी, डब्ल्यूसी, एचटी केबल, 30 मीटर उच्च मस्तूल जैसे इलेक्ट्रिक एवं इलेक्ट्रॉनिक और इलेक्ट्रॉनिक्स वस्तुओं की आपूर्ति और स्थापना)	101.07	46.52	-
ञ	सकल ब्लॉक में कुल योग	6687.34	1486.74	-
ट	कमी: घाट गणना में एनएमपीटी द्वारा शामिल नहीं किया गया	(593.87)	(346.54)	-
ठ	एनएमपीटी द्वारा विचारित सकल ब्लॉक में योग (जे-के)	6093.47	1140.20	-
ड	कटौती : प्रारंभिक अध्ययन के अंतर्गत दिखाए गए परिवर्धन को एनएमपीटी द्वारा उसी वर्ष में उसके वार्षिक लेखा के अनुसार पूरी तरह से हटा दिया गया है इसलिए यहाँ इसे कटौती के रूप में दिखाया गया है।	(75.84)	(47.90)	-
ढ	जेटी सं. 10 व 11 को आवंटित किए जाने वाले विचारित सकल ब्लॉक में शुद्ध परिवर्धन	6017.63	1092.30	-
	जेटी सं. 10 को आवंटित. (घाट की लंबाई के अनुपात पर 198 दिनों की अवधि के कारक को समायोजित करने के बाद = 0.0534)	* 321.34	--	-
	जेटी सं. 11 को आवंटित. (घाट की लंबाई के अनुपात पर - .0984)	* 592.13	* 107.48	-

[\*इन आंकड़ों को ऊपर की तालिका में सकल मूल्य के रूप में दिखाया गया है। हालांकि, एनएमपीटी ने अपनी गणना में शुद्ध अचल परिसंपत्ति मूल्य पर सही रूप में विचार किया है।]

(ख) इस प्राधिकरण द्वारा अपने 19 जुलाई 2000 के पूर्व आदेश में पत्तन की सामान्य संपत्ति पर आय से संबंधित मार्गदर्शक सिद्धांतों को निर्धारित किया गया है। वास्तव में, अब तक एमआरपीएल ने एनएमपीटी की साझा शुद्ध अचल संपत्ति पर कभी विवाद नहीं किया था और सकल ब्लॉक में किए गए संवर्धन को पत्तन की सामान्य संपत्ति माना गया था और वर्ष 1996-97 से 2008-09 के दौरान घाट प्रभार की गणना के लिए जेटी सं.10 और 11 को विभाजित किया गया था।

(ग) यह देखा गया है कि सकल ब्लॉक में किए गए उपरोक्त संवर्धन कथित तौर पर बंदरगाह की आम संपत्ति के एक हिस्से का गठन करते हैं और वे प्रत्यक्ष रूप से राजस्व अर्जित नहीं करते। इसलिए, एमआरपीएल सहित राजस्व अर्जन करने वाली सभी गतिविधियों को ऐसी सामान्य संपत्ति की दिशा में योगदान करना चाहिए जो प्रत्यक्ष रूप से राजस्व अर्जित नहीं करती। इस प्रकार, एनएमपीटी द्वारा संगणित सकल ब्लॉक में उपरोक्त निवेश पर वापसी के प्रभाजन को मार्गदर्शक सिद्धांत के अनुरूप पाया गया है और 2008-09 तक पिछले सालों के घाट प्रभार के निर्धारण में इस दृष्टिकोण को अपनाया गया है। नीचे बाहर लाया के रूप में इसलिए, प्रारंभिक अध्ययनकार्य शीर्ष के अंतर्गत किए गए व्यय के समायोजन के अलावा किसी समायोजन की आवश्यकता महसूस नहीं की गई है।

यह देखा गया है कि पत्तन के वार्षिक खाते में प्रारंभिक अध्ययन/कार्य के अंतर्गत सकल ब्लॉक में वर्ष 2009-10 में 75.81 लाख रुपए और वर्ष 2010-11 में 47.9 लाख रुपए का परिवर्धन दर्ज किया गया है और इन परिवर्धनों को उसी वर्ष सकल ब्लॉक से पूरी तरह घटाया गया है। इसका मतलब है कि एनएमपीटी द्वारा विचारित शुद्ध अचल परिसंपत्ति में इन मूल्यों को शामिल नहीं किया गया है। इस प्रकार 75.81 लाख रुपए और 47.90 लाख रुपए को क्रमशः 2009-10 और 2010-11 के लिए मूल्य ह्रास में शामिल किया जा सकता है। प्रारंभिक अध्ययन/कार्य की दिशा में एनएमपीटी द्वारा अधिसूचित व्यय की प्रकृति दर्शाती है कि यह खर्च कुछ बीओटी परियोजनाओं के लिए किए गए व्यवहार्यता अध्ययन के लिए किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शक सिद्धांत स्पष्ट करते हैं कि घाट प्रभार की गणना में पत्तन की ऐसी सामान्य परिसंपत्तियों पर वापसी की अनुमति है, जो प्रत्यक्ष रूप से राजस्व अर्जित नहीं कर रही हैं, जबकि एनएमपीटी को ध्यान रखना चाहिए कि यह किसी अन्य संपत्ति को शामिल नहीं करे जो कुछ अन्य राजस्व अर्जन गतिविधियों के लिए प्रासंगिक हैं। यह खर्च कुछ बीओटी परियोजना की व्यवहार्यता अध्ययन की दिशा में है। पत्तन द्वारा यह जानकारी नहीं दी गई है कि जिस परियोजना के लिए यह व्यवहार्यता अध्ययन किया गया था वह फलीभूत हुई या नहीं। अगर परियोजना फलीभूत हुई है या भविष्य में इसके अमल होने की संभावना है, तो टैरिफ निर्धारण के प्रयोजन के लिए इसे संबंधित राजस्व अर्जन परियोजना की प्रारंभिक कीमत के रूप में व्यवहार करना उपयुक्त होगा। ऊपर की स्थिति को देखते हुए वर्ष 2009-10 में 75.81 लाख रुपए की राशि और वर्ष 2010-11 में 47.9 लाख रुपए की राशि को घाट प्रभार की गणना से बाहर रखा जाना चाहिए। एनएमपीटी द्वारा दिए गए विस्तृत



विवरण से देखा जा सकता है कि पत्तन ने इस मद को प्रबंधन और सामान्य शीर्षों के तहत मूल्य ह्रास के रूप में दर्शाया है और वर्ष 2009-10 (1 अप्रैल 2009 से 15 अक्टूबर 2009 तक की अवधि के लिए) जेटी सं. 10 और वर्ष 2009-10 और 2010-11 की दो वर्षों की अवधि के लिए जेटी सं. 11 को प्रभाजित कर दिया है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के घाट प्रभार की गणना में लिए विचारित प्रबंधन और सामान्य शीर्षों को घाट जेटी सं. 10 और 11 के लिए प्रभाजित इन मदों के मूल्य ह्रास की हद तक सामान्य किया गया है।

- (घ) एमआरपीएल ने संकेतित किया है कि घाट की लंबाई का अनुपात जो आम संपत्ति पर वापसी के प्रभाजन के लिए एक आधार है और कुछ खर्च वर्ष 2006 में कोयला जेटी के निर्माण के बावजूद पहले के वर्षों के संबंध में अपरिवर्तित है। इस संबंध में एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि कोयला बर्थ बीओटी आधार पर बनाया गया था और कोयला परियोजना की लागत घाट प्रभार गणना में पूंजीकरण, मूल्य ह्रास या आरओआई गणना में अंतर्निहित नहीं है। इसलिए, कोयला बर्थ को घाट की लंबाई के अनुपात में शामिल करने का सवाल ही नहीं उठता। एनएमपीटी द्वारा दिए गए बिंदु तर्कसंगत और उचित प्रतीत होते हैं इसलिए इन्हें स्वीकार किया गया है।
- (ix) **15.10.2009 के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 से जेटी सं. 11 के लिए शुद्ध अचल संपत्ति का आवंटन**

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत घाट प्रभार का अभिकलन दर्शाता है कि पत्तन की सामान्य परिसंपत्ति पर शुद्ध लाभ की गणना के लिए एमओयू के परे की अवधि यानी (167 दिनों के अनुपात में) 2009-10 के लिए 7,184.15 लाख रुपए और वर्ष 2010-11 में 15,253.23 लाख रुपए को, जेटी सं. 10 की शुद्ध अचल संपत्ति माना गया है। एमआरपीएल ने एमओयू की अवधि के परे यानी 15.10.2009 के बाद के लिए जेटी सं. 11 लिए आवंटित जेटी सं. 10 की शुद्ध अचल संपत्ति के प्रभाजन पर विवाद उठाया है। इसने तर्क दिया है कि जेटी सं. 11 की एमओयू की अवधि के बाद जेटी सं. 10 की शुद्ध अचल संपत्ति को जेटी सं. 11 को प्रभाजित करते समय एमओयू के बाद की अवधि से संबंधित जेटी सं. 10 की किसी आय को जेटी सं. 11 के लिए आवंटित नहीं किया गया है। एमआरपीएल का कहना है कि अगर पत्तन इसके लिए जोर देता है, तो एमओयू से परे की ऐसी अवधि के लिए जेटी सं. 10 द्वारा अर्जित आनुपातिक आय के लिए आवश्यक क्रेडिट को भी एमओयू की अवधि के दौरान घाट प्रभार की गणना में शामिल किया जाना चाहिए। आगे यह भी तर्क दिया गया है कि जेटी सं. 10 के लिए एमओयू के बाद की अवधि के लिए घाट प्रभार की गणना को इस अवधि के परिचालन व्यय संबंधित अवधि के आरओआई पर विचार करते हुए गणना के एक अलग सेट द्वारा नियंत्रित किया जाना चाहिए। एनएमपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है कि जेटी सं. 11 के नेट ब्लॉक की गणना के लिए साझा संपत्ति पर नियोजित पूंजी को एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 को साझा परिसंपत्ति मानकर सही ढंग से अभिकलित किया गया है।

#### विश्लेषण :

- (क) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेटी सं. 10 15 अक्टूबर 2009 तक की अवधि के लिए समझौता ज्ञापन द्वारा प्रशासित थी। एक बार एमओयू के समाप्त हो जाने पर, जेटी सं. 10 से संबंधित परिसंपत्ति किसी भी अन्य मौजूदा बर्थ और सुविधाओं की तरह पत्तन की सामान्य परिसंपत्ति का हिस्सा बन जाएगी। सामान्य परिसंपत्ति पर वापसी के तरीके का इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। एनएमपीटी के निवेश पर लाभ की गणना के लिए सामान्य शुद्ध अचल परिसंपत्ति को केवल घाट की लंबाई के अनुपात की हद तक जेटी सं. 11 के लिए आवंटित किया है जो पिछले कुछ वर्षों के लिए घाट प्रभार के निर्धारण में अनुसरण किए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुरूप है। वर्ष 2009-10 के लिए, जेटी सं. 10 की शुद्ध अचल संपत्ति का जेटी सं. 10 के एमओयू के घटाव के बाद की अवधि के लिए आनुपातिक अवधि यानी 167 दिन के लिए आम संपत्ति के रूप में व्यवहार किया गया है। एनएमपीटी द्वारा अपनाए गए तरीके को इस प्राधिकरण द्वारा तय मार्गदर्शक सिद्धांतों के अनुरूप पाया गया है और इसमें किसी भी संशोधन की आवश्यकता नहीं है।
- (ख) एमआरपीएल ने तर्क दिया है कि अगर जेटी सं. 10 की आनुपातिक परिसंपत्ति जेटी सं. 11 के लिए आवंटित की गई है तो जेटी सं. 10 की आय के आनुपातिक बंटवारे को भी शामिल किया जाना चाहिए। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में वर्णित कारणों से, एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी सं. 10 की परिसंपत्तियों का पत्तन के किसी अन्य घाटध्वर्थ की तरह पत्तन की सामान्य परिसंपत्ति के रूप में व्यवहार किया गया है। एनएमपीटी के सामान्य परिसंपत्ति पर वापसी की गणना के प्रयोजन के लिए ऐसा किया गया है। जब अन्य सामान्य परिसंपत्तियों के आनुपातिक आय पर विचार नहीं किया जाता है, तब जेटी सं. 10 के संबंध में इस तरह का व्यवहार करने के लिए एमआरपीएल का तर्क न तो इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुरूप है और न ही

तर्कसंगत नहीं है। इसलिए, जेटी सं. 10 की आनुपातिक आय को शामिल करने का एमआरपीएल द्वारा किया गया दावे स्वीकार नहीं किया गया है।

(ग) एमओयू के बाद की अवधि के लिए जेटी नं. 10 के लिए घाट प्रभार की गणना के बारे में एमआरपीएल द्वारा दिए गए तर्क के संबंध में, एनएमपीटी ने मामले को जहाजरानी मंत्रालय (एमओएस) को भेजा है और जहाजरानी मंत्रालय के निर्णय की प्रतीक्षा की जा रही है।

(ख) घाट प्रभार की गणना में विवादित उपरोक्त बिंदुओं के अलावा, एमआरपीएल ने वर्ष 2002-03 से 2008-09 तक के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान इसके द्वारा पहले की गई प्रस्तुतियाँ पहले से विवादित निम्नलिखित बातों को दोहराया है और गणना पर पुनर्विचार करने के लिए अनुरोध किया है :

(क) जेटी सं. 12 को निश्चित पूंजी व्यय (यानी पूंजी निकर्षण लागत और डायफ्राम दीवार की लागत) का प्रभाजन

(ख) भारतीय स्टेट बैंक के साथ ऋण का पूर्व समापन

(ग) एचपीसीएल और एसआईडीई संपत्तियों का साझा संपत्ति में समावेशन

(घ) कार्यशील पूंजी में कम अवधि के जमा का समावेश/एमआरपीएल द्वारा पूंजी गणना की प्रचलित विधि का अवलोकन।

जैसा कि एनएमपीटी द्वारा सही तौर पर संकेतित किया गया है, ऊपर के बिंदुओं में से प्रत्येक पर एमआरपीएल द्वारा दी गई प्रस्तुतियाँ वर्ष 2002-03 से 2008-09 के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के दौरान उनके पहले की प्रस्तुतियों की मात्र पुनरावृत्ति कर रहे हैं। इस प्राधिकरण ने उस मामले की कार्यवाही के दौरान एमआरपीएल के विचारों पर एनएमपीटी की टिप्पणी और आगे उस पर एमआरपीएल के विचार प्राप्त किए थे। मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई जानकारी के आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा इन मुद्दों में से प्रत्येक की जांच की गई थी और वर्ष 2002-03 से 2008-09 की अवधि के लिए जेटी सं. 10 और 11 के लिए घाट प्रभार तय करते हुए तर्क संगत रूप से दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश संख्याटीएमपी/22/2012-एनएमपीटी के अनुच्छेद 10 (चार) से (सात) में इन सभी मुद्दों को निपटाते हुए आदेश पारित किया गया था। चूंकि एमआरपीएल द्वारा उठाए गए ये मुद्दों उनके द्वारा पहले दिए गए विवरणों की पुनरावृत्ति मात्र कर रहे हैं, जिन्हें पहले से ही उक्त आदेश में विस्तार के साथ निपटाया जा चुका है इसलिए इस प्राधिकरण को उन्हें फिर से निपटाना आवश्यक नहीं प्रतीत हो रहा है। इसके अलावा, एमआरपीएल द्वारा 2002-03 से 2008-09 तक की अवधि के टैरिफ आदेश की प्रासंगिक कार्यवाही में विचारित रिकॉर्ड में प्रकट होने वाली किसी भी त्रुटि को नहीं बताया गया है। मार्च 2005 के टैरिफ दिशा निर्देशों का खंड 3.3.1 किसी भी टैरिफ आदेश की समीक्षा के लिए ऐसे किसी आवेदन को स्वीकार करने की अनुमति नहीं देता है जिसमें प्रासंगिक कार्यवाही में स्वीकृत रिकॉर्डों में प्रकट होने वाली किसी भी त्रुटि के संबंध में नहीं बताया गया है। इसलिए, 2002-03 से 2008-09 तक की पहले की अवधि की गणना की समीक्षा करनेका सवाल ही नहीं उठता।

(xi) उपरोक्त विचार विमर्श के अधीन, जेटी सं. 10 पर 01-04-2009 से 15-10-2009 तक की अवधि और जेटी सं. 11 के लिए वर्ष 2009-11 में नियंत्रित कार्गो के लिए घाट प्रभार के निर्धारण के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत के विवरण को संशोधित किया गया है। जेटी सं. 10 और जेटी सं. 11 के लिए संशोधित लागत बयान क्रमशः अनुलग्नक-I(क) और (ख) के रूप में संलग्न हैं।

(xii) ऊपर की गई चर्चा के आधार पर एनएमपीटी द्वारा जेटी सं. 10 और जेटी सं. 11 के लिए प्रस्तावित घाट प्रभार की संशोधित दरों को नीचे दी गई तालिका में तुलनात्मक रूप से प्रस्तुत किया गया है :

जेटी सं. 10 01.04.2009 से 15.10.2009 तक की अवधि के लिए (प्रति टन)		जेटी सं. 11 (प्रति टन)		
एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित	टीएमपी द्वारा संशोधित	वर्ष	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित	टीएमपी द्वारा संशोधित
53.55	53.12	2009-10	40.90	40.40
		2010-11	41.67	41.22

एनएमपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार, जेटी सं. 10 पर कम यातायात यानी वर्ष 2008-09 के दौरान कथित तौर पर निपटाए गए 107.04 लाख टन के मुकाबले 1 अप्रैल 2009 से 15 अक्टूबर तक 50.87 लाख टन होने की वजह से वर्ष 2009-10 में जेटी सं. 10 के लिए यूनिट की दर पिछले निर्धारण की तुलना में ऊँची थी,

जो अगर साढ़े छः महीने के लिए स्थाई किया जाए तो 50.87 लाख टन की तुलना में 58.06 लाख टन हो जाएगा। यातायात में कमी का प्रभाव प्रति टन 6.58 रु. होगा।

- (xiii) मामले के प्रसंस्करण के दौरान एमआरपीएल ने संकेतित किया कि हालांकि ऋण एनएमपीटी द्वारा चुका दिया गया है, लेकिन बैंक ने एमआरपीएल द्वारा दी गई कॉर्पोरेट गारंटी को निर्मुक्त नहीं किया है। एमआरपीएल द्वारा उठाए गए इस मुद्दे को देखते हुए, एनएमपीटी को इस संबंध में आवश्यक कार्रवाई करने और एमआरपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे का समाधान करने की सलाह दी गई है।
- (xiv) एनएमपीटी के प्रस्ताव वर्ष 2010-11 से वर्ष 2009-10 के लिए घाट प्रभार तय करने के लिए है जो दर का एक पूर्वव्यापी अनुमोदन है। टैरिफ दिशानिर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण के लिए भावी टैरिफ तय करना अनिवार्य है। इस मामले में, टैरिफ वास्तविक आँकड़े पर निश्चित आय और व्यय का प्रभाजन के आधार पर तय की गई है और इसलिए पूर्वव्यापी टैरिफ निर्धारण की आवश्यकता है। उपरोक्त का ध्यान रखते हुए, एनएमपीटी को यह स्पष्ट किया जाता है कि यह प्राधिकरण इस मामले में अनुमोदित टैरिफ की पूर्वव्यापी कार्यान्वयन के कारण होने वाले, मुद्दों/विवादों के लिए, यदि कोई हो, जिम्मेदार नहीं होगा।

16. परिणामतः, और ऊपर चर्चित कारणों की वजह से तथा समग्र रूप से ध्यान रखते हुए, यह प्राधिकरण एनएमपीटी जेटी सं. 10 पर 01-04-2009 से 15-10-2009 तक की अवधि के लिए और जेटी सं. 11 पर वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान नियंत्रित कार्गो के लिए नीचे दिए गए घाटप्रभार को मंजूरी देता है :

जेटी सं.10 01.04.2009 से 15.10.2009 तक की अवधि के लिए (प्रति टन)	जेटी सं. 11	
53.12	वर्ष	( प्रति टन रुपया)
	2009-10	40.40
	2010-11	41.22

टी. एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)  
[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014]

#### अनुबंध 1 (क)

मैंगलौर रिफाईनरी एंड पेट्रोकेमिकल लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा जेटी संख्या 10 पर 01.04.2009 से 15.10.2009 की अवधि में संचालित कार्गो हेतु न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) को देय गोदी शुल्क का संगणन

(रुपए लाख में)

क	व्यय	एमएमपीटी द्वारा 1.04.2009 से 15.10.2009 की अवधि के लिए दिए गए अनुसार	टीएमपी द्वारा 1.4.2009 से 15.10.2009 की अवधि के लिए आशोधित
(i)	कार्गो संचालन	222.36	222.36
(ii)	पत्तन व घाट प्रभार	989.44	989.44
(iii)	संपदा किराया	2.01	2.01
(iv)	सामान्य प्रबंधन व प्रशासन खर्च	254.92	250.87
(v)	वित्त व विविध खर्च	181.59	181.59
	<b>कुल व्यय (i) से (v)</b>	<b>1650.32</b>	<b>1646.27</b>
<b>ख</b>	<b>आय</b>		
(i)	पत्तन देय	146.54	146.54
(ii)	बर्थ किराया प्रभार	465.78	465.78
(iii)	मार्गदर्शन प्रभार	141.26	141.26
(iv)	एस्को एकाउंट पर ब्याज	105.37	105.37
	<b>कुल आय (i) से (iv)</b>	<b>858.95</b>	<b>858.95</b>
<b>ग</b>	<b>निवल व्यय (क) - (ख)</b>	<b>791.37</b>	<b>787.32</b>
<b>घ</b>	<b>परिसंपत्तियों से वसूली</b>		

(i)	जेटी संख्या 10 परिसंपत्तियों पर वसूली (@ 3% प्रतिवर्ष की दर से)	310.94	306.21
(ii)	अन्य सामान्य परिसंपत्तियों पर वसूली (@ 18% प्रतिवर्ष की दर से)	365.08	351.97
(iii)	ऋण भुगतान	1500.00	1500.00
	उप जोड़ (i) से (iii)	2176.02	2158.18
ड	घटा : मूल्यहास	243.48	243.48
च	परिसंपत्तियों पर निवल वसूली (घ) - (ड)	1932.54	1914.70
छ	निवल व्यय+परिसंपत्तियों पर वसूली (ग)+ (च)	2723.91	2702.02
ज	जेटी संख्या 11 पर संचालित ट्रैफिक (लाख में)	92.86	50.87
झ	गोदी शुल्क प्रतिटन (रुपए में)	53.55	53.12

## संलग्नक-1(ख)

मैंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा न्यू मैंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) को वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान जेटी संख्या 11 पर कार्गो संचालन हेतु देय गोदी-शुल्क की दर का संगणन

क्र.सं-	विवरण	एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत		टैम्प द्वारा आशोधित	
		2009-10	2010-11	2009-10	2010-11
क	व्यय				
(i)	कार्गो संचालन व भंडारण	379.34	389.30	379.34	389.30
(ii)	पत्तन व घाट प्रभार	1845.33	2526.77	1845.33	2526.77
(iii)	संपदा किराया	8.87	8.87	8.87	8.87
(iv)	सामान्य प्रबंधन व प्रशासनिक खर्च	489.09	508.58	481.64	503.87
(v)	वित्त व विविध खर्च	441.54	408.23	441.54	408.23
	कुल व्यय (i) से (v)	3164.17	3841.75	3156.72	3837.04
ख	आय				
(i)	पत्तन देय	281.00	312.25	281.00	312.25
(ii)	बर्थ हायर प्रभार	862.52	920.32	862.52	920.32
(iii)	मार्गदर्शन प्रभार	278.88	305.34	278.88	305.34
(iv)	एस्करो लेखे पर ब्याज	161.53	207.26	161.53	207.26
	कुल आय (i) से (iv)	1583.93	1745.17	1583.93	1745.17
ग	निवल व्यय (क) - (ख)	1580.24	2096.58	1572.79	2091.87
घ	परिसंपत्तियों पर वसूली				
(i)	जेटी संख्या 11 परिसंपत्तियों पर 3 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वसूली	393.38	390.15	384.66	381.43
(ii)	अन्य सामान्य परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वसूली	876.37	1151.13	845.73	1115.49
(iii)	ऋण पुनर्भुगतान	1361.36	1333.34	1361.36	1333.34
	उप-जोड़ (i) से (iii)	2631.11	2874.62	2591.75	2830.26
ड	घटा : मूल्यहास	413.46	413.46	413.46	413.46
च	परिसंपत्तियों पर निवल वसूली (घ) - (ड)	2217.65	2461.16	2178.29	2416.80
छ	निवल व्यय +परिसंपत्तियों पर वसूली (ग) + (च)	3797.89	4557.74	3751.08	4508.67
ज	जेटी संख्या 11 पर संचालित टैरिफ (लाख टन में)	92.86	109.37	92.86	109.37
झ	गोदी-प्रभार प्रतिटन (रुपए में)	40.90	41.67	40.40	41.22

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd September, 2014

**No. TAMP/57/2012-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for fixation of the wharfage rate for Jetty No. 10 for the period from 01 April 2009 to 15 October 2009 and for Jetty No. 11 for the period from 01 April 2009 to 31 March 2011 as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/57/2012 - NMPT**

New Mangalore Port Trust

...

Applicant

**QUORUM:**

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 4th day of August 2014)

This case relates to the proposal received from New Mangalore Port Trust for fixation of the wharfage rate for Jetty No. 10 for the period from 01 April 2009 to 15 October 2009 and for Jetty No. 11 for the period from 01 April 2009 to 31 March 2011.

2. Before bringing out the main points of the proposal in reference, a brief background relevant to the current case is brought out in the following paragraphs.

3.1. **Memorandum of Understanding:**

- (i) The New Mangalore Port Trust (NMPT) and Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) had signed a Memorandum of Understanding (MOU) on 20 January 1995 for construction of jetty no. 10 and another MOU was signed on 9 February 2000 between them for construction of jetty no. 11.
- (ii) Both the MOUs for Jetty no. 10 and 11 contain a specific provision (Clause 4 of the MOU) that computation of a wharfage rate will be based on actual operation and maintenance cost, sharing of administrative and general overheads, depreciation, interest on loan and some percentage of capital employed to be fixed by the Government. The wharfage charge is subject to yearly review and consequent adjustment depending on tonnage involved.  
Clause 4 of the MOU in its concluding para also states that once the Funds have been repaid, NMPT agrees to charge MRPL the normal wharfage charges. The actual amount of such wharfage charges will be mutually agreed to between the parties and subject to the approval of Government of India. In case of any lack of agreement, the decision of the Govt. of India, in the Ministry of Surface Transport shall be final and binding on both NMPT and MRPL.

3.2. **Guiding principles:**

- (i) Both the NMPT and the MRPL had disagreements on various issues concerning computation of wharfage rate for Jetty No. 10. This Authority vide its earlier Orders dated 27 October 1998, 19 July 2000 and 18 November 2004 has set the guiding principles to be followed for fixation of wharfage rate for Jetty No. 10.
- (ii) In the order dated 9 August 2001 relating to general revision of tariff of NMPT, it was also clarified that the instalment of loan repayment must be considered in computation of wharfage rate only to the extent it is in excess of depreciation reckoned in the calculation.

- 3.3. Both MRPL and NMPT filed Writ Petitions in the High Court of Karnataka challenging some of the principles enumerated by this Authority in its Order dated 19 July 2000. The Writ Petitions filed by both NMPT and MRPL challenging some of the guidelines issued by this Authority and on the wharfage rate fixed by this Authority for the years 1996-97 to 1999-2000 have been dismissed by the Single Judge of the Hon'ble High Court of Karnataka vide order dated 27 October 2005. The Writ Appeal filed by the MRPL challenging the Order of Hon'ble Single Judge has also been dismissed by the Division Bench of the Hon'ble High Court of

Karnataka in their Order dated 20 April 2010. Hence, there is no order as such restraining this Authority to take up the matter for fixing wharfage rate for Jetty No.10.

4.1. The NMPT had earlier filed its proposal dated 31 August 2012 undercover of which the port had forwarded a copy of its letter dated 14 October 2011 addressed to MRPL along with the calculation of wharfage rate for Jetty no. 11 for the year 2010-11. The NMPT in its said letter mentioned that as there is no communication from the MRPL confirming the calculation relating to the proposed rate of ₹41.67 per tonne for Jetty No.11 for the year 2010-11.

4.2. Since the NMPT in its proposal dated 31 August 2012 stated that the MRPL has not communicated confirmation on wharfage rate calculation forwarded by the NMPT, which is the practice followed by this Authority in their case and also since the proposal did not cover fixation of wharfage rate for both the jetties for the year 2009-10 and for Jetty No. 10 for the year 2010-11, the NMPT was requested vide our letter dated 19 October 2012 to file a complete proposal for fixation of wharfage rate for Jetty Nos. 10 & 11 for the years 2009-10 and 2010-11 at the earliest after verification of figures by the MRPL and along with the views of MRPL and comments of NMPT thereon.

5. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 10 June 2013 with a copy endorsed to MRPL has filed a proposal for fixation of wharfage rate for Jetty no. 10 for the period from 1.4.2009 to 15.10.2009 and for Jetty no. 11 for the period 2009-10 and 2010-11. The main points made by the NMPT in the said proposal are summarized below :

- (i) The computation of wharfage rate has been verified by MRPL and further documents as required by MRPL are also given to them and this matter was discussed by the NMPT with the MRPL.
- (ii) As per the calculation sheet furnished, the wharfage rate proposed by the NMPT in the said proposal is as under :

Jetty No.10		Jetty No. 11	
From 1.4.2009	₹ 53.55 per tonne	2009-10	₹ 40.90 per tonne
to 15.10.2009		2010-11	₹ 41.67 per tonne

(iii) The NMPT has also furnished its views/remarks on the representation dated 23 April 2013 filed by the MRPL on the concluding para 11.2 of order dated 1 April 2013. As stated earlier, that matter is being dealt with separately and hence not brought out here.

(iv) Filing the proposal dated 10 June 2013, the port has requested to fix the wharfage for Jetty No.10 for the period from 1.4.2009 to 15.10.2009 and Jetty No.11 from 1.4.2009 to 31.3.2011.

6.1. As NMPT had endorsed its proposal dated 10 June 2013 to MRPL, the MRPL has in its letter dated 14 June 2013 addressed to NMPT with a copy endorsed to us disputed various items considered by NMPT in the wharfage calculation of NMPT and has requested the port to modify the computation of wharfage charges after considering its observations. Subsequently, the NMPT in its letter dated 21 June 2013 addressed to MRPL with a copy endorsed to us, has furnished its views on the comments of MRPL and requested MRPL to confirm the wharfage rate arrived at by the NMPT. The summary of the main points made by MRPL and the comments of NMPT thereon are tabulated below :

Sl. No.	MRPL observations dated 14 June 2013	NMPT comments dated 21 June 2013
A		
1.	As per CAG observation, fixed assets include ₹3.00 Crores paid to Government of Karnataka towards land at Devanahalli Business park and Long Term Investments include ₹29.65 Crore towards amount invested in equity of SPVs for road and rail connectivity projects. This, being new projects totally unconnected with the present port operations, should be excluded from computation of ROI (common assets).	<p>(i) As regards Fixed Assets of ₹3 crores paid to Govt. of Karnataka towards land at Devanahalli Business Park, it is clarified that this item is clubbed under land cost in the NMPT Asset Schedule. As this land is for construction and connected with the port operations, the total land cost of NMPT has been adopted for the purpose of calculation of capital employed. It is not correct to delete this item from the calculation as it will amount to deviation of calculation procedure approved by the TAMP while approving the rates for earlier years.</p> <p>(ii) As regard the investment of ₹29.65 crores towards equity of SPVs for road and rail connectivity, it is clarified that this is part of cash investments during that year i.e. w.e.f 2004-05 and 2008-09 onwards and is considered for calculating the working capital for rate fixation as per the principle adopted for calculation of working capital.</p>
2.	<p>(i) Assets capitalized in 2009-10 for ₹66.87 Crores and in 2010-11 for ₹14.87 Crores as per Balance Sheet.</p> <p>The details of such asset additions need to be informed by the Port as this will have consequential impact on Depreciation &amp; ROI for the purpose of wharfage computation.</p> <p>(ii) It is also noticed that the Wharf Length ratio is unchanged with respect to the earlier years, meaning that no new Jetty has come into operation. As per the information, the last Jetty commissioned was Coal Berth, which was commissioned on 14/06/2006. If the additional capitalization pertains to this Jetty, Port may kindly provide us the details and confirm the methodology of capitalization after 3 years of its commissioning. Alternatively, this must be eliminated from the</p>	<p>(i) It is clarified that the asset capitalization statement were made available to the MRPL at the time of verification of the documents by the MRPL. If required, the same will be made again available for verification.</p> <p>(ii) The coal berth referred by MRPL in the observation was constructed on BOT basis. Hence, the question of including in the wharf length ratio does not arise. Further, the cost of this project is not inbuilt in the capitalization as well as depreciation and ROI computation in the rate calculation. Hence, the claim of MRPL to exclude the above item from the calculation is not correct.</p>

	ROI& Depreciation computation. In case any new Berth has been commissioned, corresponding effect needs to be given on Wharf Length Ratio.																					
3.	<p>The Traffic Dept. expenses-Direct (HoA 231) pertaining to J10 for post MOU period (167 days) has been allocated to Jetty No. 11.</p> <p>The total expenditure of ₹61,54,346.00 should have been first allocated equally between J-10 &amp; J-11 and out of this allocation only, proportionate period expenses for 198 days should have been considered for. The calculation is shown hereunder :-</p> <table><tr><th>HoA-231</th><th>Total</th><th>Jetty-10</th><th>Jetty-11</th></tr><tr><td>50:50 sharing</td><td>61,54,346.00</td><td>30,77,173.00</td><td>30,77,173.00</td></tr><tr><td>Proportionate for 198 days on J-10</td><td>47,46,434.00</td><td>16,69,261.00</td><td>30,77,173.00</td></tr><tr><td>Charged by NMPT</td><td>61,54,346.00</td><td>21,64,406.00</td><td>39,89,940.00</td></tr><tr><td>Excess charged</td><td>14,07,912.00</td><td>4,95,145.00</td><td>9,12,767.00</td></tr></table> <p>Excess charged to J-10 &amp; 11, to the extent of ₹14,07,912.00 may be reversed and computation may be revised.</p>	HoA-231	Total	Jetty-10	Jetty-11	50:50 sharing	61,54,346.00	30,77,173.00	30,77,173.00	Proportionate for 198 days on J-10	47,46,434.00	16,69,261.00	30,77,173.00	Charged by NMPT	61,54,346.00	21,64,406.00	39,89,940.00	Excess charged	14,07,912.00	4,95,145.00	9,12,767.00	<p>(i) It is clarified that the total direct expenses of Traffic dept. after the expiry of MOU period has been calculated correctly taking into account the relative cost of Jetty No.10 also.</p> <p>(ii) The total Direct Expenditure of Traffic dept. for the full year comes to `39,89,940/- for each of jetties. Hence, it is clarified that the allocation of expenditure has been taken in full for jetty no. 11 and 198 days proportionately to Jetty No.10. It is further stated that ₹61,54,346/- is the total expenditure apportionable for both the jetties as explained above.</p>
HoA-231	Total	Jetty-10	Jetty-11																			
50:50 sharing	61,54,346.00	30,77,173.00	30,77,173.00																			
Proportionate for 198 days on J-10	47,46,434.00	16,69,261.00	30,77,173.00																			
Charged by NMPT	61,54,346.00	21,64,406.00	39,89,940.00																			
Excess charged	14,07,912.00	4,95,145.00	9,12,767.00																			
4.	While computing Return on Capital employed on common assets for calculation of net block of J-11, proportionate post MOU period portion of J-10 Net Block is allocated to J-11 to the extent of ₹71,84,15,912.00. This is not proper considering the fact that no income pertaining to Jetty 10 corresponding to post MOU periods have been allocated to Jetty 11 and further wharfage computation for post MOU period should be governed by a separate set of calculations considering the operating expenses + ROI for corresponding period.	It is clarified that the capital employed on common assets for calculation of net block of jetty no.11 has been correctly computed by taking jetty no.10 as common assets for the post MOU period.																				
5.	Depreciation MGA Preliminary study Rs. 88.11 Lakh for 2009-10 and ₹47.90 Lakh For 2010-11, as per ledger which is further allocated on wharf length ratio to wharfage computation. Nature of corresponding capital expenditures to be informed by Port.	It may be recalled that the issue raised has been discussed in the TAMP hearing held while fixing the rates for the years 2002-03 to 2008-09. Hence, raising the issue again does not seem to be correct.																				
B	Other issues:																					
	Other issues which were raised before NMPT as well TAMP for the periods 2002-03 to 2008-09, also need to be reconsidered as we are of the view that the stand of NMPT is against the MOU conditions as well as not in the interest of users, who have facilitated huge investment in infrastructure development:-	<p>The issues referred in para 1 to 4 have already been addressed by TAMP and after hearing MRPL, TAMP has notified the rates for the period from 2002-03 to 2008-09 vide order dated 1.4.2013. Therefore, NMPT has no further remarks to offer.</p> <p>As regards the computation of wharfage based on the MOU methodology for the remaining period i.e. from 1.4.2009 to 15.10.2009 and 31.3.2011 for jetty no.11 computing wharfage based on the MOU formula after that period does not arise. As MRPL is aware that after the expiry of MOU, only normal wharfage charges is applicable and this has been clearly brought by the port while submitting the proposals for the general revision of scale of rates which was notified by TAMP in its Order dated 21.02.2012 and while notifying the rate from the period from 2002-03 to 2008-09 in its order dated 1.4.2013.</p> <p>For the aforesaid reasons, MRPL is requested to confirm the wharfage rate arrived at during the MOU period from 1.4.2009 to 15.10.2009 for jetty no.10 and from 1.4.2009 to 31.3.2011 for jetty no.11 so that the rates can be notified by the TAMP.</p> <p>In respect of the post MOU period the matter has been referred to Ministry of Shipping and order of the Ministry is awaited. Pending orders of the Ministry, MRPL is requested to pay the wharfage as per the scale of rates for the post MOU period so as to avoid accumulation of dues and service tax thereon.</p>																				
1.	The capital dredging cost and cost of diaphragm wall, which are common to both Berth No. 11 & 12 has been considered as investment cost under Berth No. 11 only. Accordingly, the Return on investment and loan repayment is being considered higher than what they should be. It is reiterated that as the both assets are common to Berth No. 11 & 12, only 50% of the investment cost should be considered in the computation of Return on Capital employed included in the wharfage computation.																					
2.	Loan agreement of Jetty No. 11 with State Bank of India may be referred. As per repayment clause of the agreement, the repayment installment is to be considered as 1/10 <sup>th</sup> of the actual amount drawn. However, the repayment debited in the wharfage computation is 10% of the sanctioned loan amount, instead of loan drawn. As already brought to your notice as well as submitted before TAMP, we object to this excess debit resulting in pre-closure of loan and NMPT's claim of completion of MOU terms																					
3.	It is observed from the Net Block calculation of Common Assets, HPCL, ASIDE Schemes and Cranes & Vehicles are also considered. As these do not have any relationship with MRPL or any usage by MRPL, the same need to be reduced from Net Block Value.																					
4.	The Port has revised the methodology for computation of Working Capital, impacting ROI claim @ 3% on Jetty assets. Port has included short term investments and fixed deposits without giving credit for corresponding interest earned on such current assets/investments. Suitable corrections need to be made in this regard.																					
5.	Moreover, MRPL has not received the computation of wharfage on MOU methodology for the period 16/10/2009 to 31/03/2013 for jetty No. 10 and for the period 01/04/2011 to 31/03/2013 for Jetty No. 11. NMPT is requested to provide such computation as per TAMP Notification No. TAMP/22/2012-NMPTdated 12/04/2013.																					

6.2. Subsequently, the MRPL vide its letter dated 2 July 2013 has made further submissions and the NMPT vide its letter dated 12 July 2013 has furnished its reply on the submissions of MRPL. The MRPL has made further comments vide its letter dated 1 August 2013 on the comments furnished by the NMPT dated 12 July 2013. The main comments of MRPL, views of NMPT thereon and further comments of the MRPL thereon to the extent relevant to this case are tabulated below :

Sl. No.	Comments of MRPL dated 2 July 2013	Comments of NMPT dated 12 July 2013	Comments of MRPL dated 1 August 2013
(i).	Though MRPL contributes close to 60% of total NMPT traffic, no special treatment is being extended and MRPL is considered at par with other users.	NMPT has no remarks. NMPT is only charging wharfage as per the rates notified by TAMP.	---
(ii).	<p>The issue regarding pre-closure of SBI loan is a clear deviation of Rupee Loan Agreement by NMPT/SBI. Article 8.2 of Rupee Loan Agreement states that if for any reason, the amount finally disbursed by SBI out of the loan is less than the amount of the loan, the repayment schedules shall be revised accordingly by SBI on pro-rata basis. The amount sanctioned was ₹160 crores whereas the amount drawn was ₹129.78 crores. MRPL first representation with regard to this issue with NMPT was on 29.11.2004 and subsequent several correspondence. MRPL has taken up this with SBI also vide letter dated 18.02.2005.</p> <p>TAMP vide its order mentioned that "In any case, this Authority is not the appropriate forum to adjudicate on the dispute arising between the parties in terms of MOU of the Rupee Term Loan agreement as the case may be". It is felt that there is dispute between MRPL and NMPT over repayment of loan and hence should be considered in its correct perspective by TAMP, when NMPT unilaterally pre closes the loan with a sole intention of reducing period of MOU and MRPL look forward to TAMP to set right the wrong doing and reinstate the righteous thing.</p>	<p>The issue of pre-closure of loan has been dealt by TAMP vide para NO. 10(v) of the TAMP order dated 1 April 2013 while fixing the wharfage rate for the period from 2002-03 to 2008-09 during the MOU period. As regards the dispute in fixing the wharfage after the MOU period the same has been referred to Ministry for orders vide this office letter dated 23.10.2012. Orders from Ministry is awaited. As and when any order is received the same will be informed to TAMP.</p> <p>It is submitted that, after hearing MRPL only, TAMP has reduced the tariff for POL cargo from the rate of ₹70/- per M.T. to ₹51.80 per MT and also reduced the wharfage rate of all other commodities by 26% during the General Revision of Scale of Rates. Despite reduction in tariff by TAMP, MRPL is not honouring the TAMP order and not paying the notified wharfage rate of ₹51.80 per MT after 1.4.2012 onwards and continued to pay adhoc rate of ₹33/- per MT. which has no basis for the post MOU period and not indicated anywhere in the TAMP orders.</p>	<p>Regarding pre-closure of MOU period, even though MRPL has made detailed submissions to TAMP vide our letter dated July 5, 2012 during the finalization of wharfage rates for the years 2002-03 to 2008-09, TAMP has not considered our views for these years. However, as this has major impact during the ensuing years, the Authority is requested to re-consider MRPL's plea on merits.</p> <p>It is not correct to state that there is no disputes in pre-closure of loan while, MRPL being a party to the tripartite Rupee loan agreement had raised strong objections to the pre-closure. MRPL may be permitted to restate what has been stated earlier.</p> <p>The loan repayment at higher amount was not consented by MRPL. Also, TAMP has not really gone into this issue which can be seen from the recordings in the order.</p> <p>Hence, the clarifications given by NMPT are incorrect and do not give full background of the issues. It is therefore requested to TAMP to consider the facts as above while issuing the subject clarification.</p>

7.1. Thus, it is seen that though the NMPT in its proposal dated 10 June 2013, which is brought out in para 6 above, has submitted that the computation of wharfage rate for Jetty no.10 and 11 has been verified by the MRPL and that further relevant documents are submitted to MRPL for verification, it is seen that the MRPL in its letter dated 14 June 2013 and subsequent letters dated 2 July 2013 brought out in para 6.1 and 6.2 above, addressed to NMPT with a copy endorsed to us has disputed various items in the wharfage calculation furnished in the NMPT's proposal dated 10 June 2013.

7.2. It is relevant here to state that this Authority in its various orders relating to determination of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 dedicated to the MRPL and in particular the last Order No.TAMP/22/2012-NMPT dated 1 April 2013, has advised that the NMPT and MRPL should sit together and finalize the wharfage rate for these jetties and submit the proposal to TAMP for the period 2009-10 onwards.

7.3. Based on series of correspondences exchanged between the NMPT and MRPL, it appeared that the wharfage calculation furnished by the port in its letter dated 10 June 2013 is not a final wharfage rate duly verified and confirmed by the MRPL. In view of that, the NMPT was advised vide our letter dated 23 July 2013 that both NMPT and MRPL should sit together and finalize the wharfage rate for these jetties and submit a proposal to TAMP for fixation of final wharfage rate for these jetties in line with the decision of this Authority in the Order dated 1 April 2013.

8. Subsequently, the submissions made by the NMPT vide its letter no. NMPT/FIN/REV/J.10-11/2009 dated 25 July 2013 which are found relevant for the present proposal, are summarized below:

- (i) The wharfage rate calculations for the MOU period forwarded to MRPL vide its letters dated 10 October 2011 and 14 October 2011 were verified by the MRPL and MRPL has made certain observations on the calculations of wharfage in its letter dated 14 June 2013.
- (ii) The views of MRPL to reconsider a few issues viz., cost of capital dredging and diaphragm wall, Loan drawn from SBI, Net block calculations of common assets and consideration of short term investment under working capital, were already settled while finalizing the wharfage rates for period from 2002-03 to 2008-09 by the Authority.



- (iii) The MRPL has stated that they have not received wharfage calculations for the period from 16-10-2009 to 31-03-2013 for jetty no.10 and for the period from 01-04-2011 to 31-03-2013 for jetty no.11. MRPL is interpreting the advice of the TAMP to sit together and finalize the wharfage rates on MOU methodology referring to this period (post MOU period).  
The request of MRPL for following the MOU methodology for the post MOU period is not acceptable to the port. Therefore, the question of sitting together and finalizing the wharfage based on MOU methodology upto 31-03-2013 and getting confirmation from MRPL does not arise.
- (iv) The NMPT has already vide its letter dated 21 June 2013 furnished its comments on the points made by MRPL in its letter dated 14 June 2013. Further, submissions will be made by NMPT during the joint hearing while finalizing the wharfage rates for the balance period of MOU.
- (v) The NMPT has, therefore, requested that the proposal should be taken up for finalizing the wharfage rates for the period from 01-04-2009 to 15-10-2009 for jetty no.10 and from 01-04-2009 to 31-03-2011 for jetty no.11 and that necessary direction may be issued to MRPL to clarify that the period from 2009-10 onwards refer only to the remaining period of MOU and not after the expiry of MOU.

9.1. Based on the above position brought out by the NMPT in its letter dated 25 July 2013, the NMPT proposal dated 10 June 2013 for fixation of the wharfage rate for Jetty No.10 for the period from 1.4.2009 to 15.10.2009 and Jetty No.11 from 1.4.2009 to 31.3.2011 was taken on record and a copy of NMPT proposal dated 10 June 2013 along with a copy each of NMPT letter dated 21 June 2013 furnishing comments on MRPL letter dated 14 June 2013, was forwarded to MRPL under cover of our letter dated 12 August 2013 for its comments in accordance with consultation procedure prescribed.

9.2. The MRPL vide its letter dated 1 August 2013 and subsequent letter dated 27 August 2013 has furnished its comments on the NMPT proposal dated 10 June 2013. The NMPT vide its letter dated 18 September 2013 has furnished its comments thereon. The comments of MRPL and NMPT comments thereon are tabulated below :

Sl. No.	Comments of MRPL dtd. 1 August 2013 on the comments of NMPT vide its letter dated 21 June 2013	Comments of NMPT dated 18 September 2013
A		
1.	<u>Inclusion ₹3 crores paid to Govt. of Karnataka and ₹29.65 crores towards SPV:</u> The amount referred in these points have been invested in new projects taken-up by the port. Funding of such projects, the revenue model etc. would be independent of the existing jetty operations. It is not logical and justifiable for the port to include these amount for computation of ROI dedicated jetties governed by separate MOUs. In this context, clause no. 10 (iv-c) of TAMP order dated 19.07.2000 with respect to return on investment may be referred. It is mentioned in the order that the NMPT should not include any other assets which are directly relevant to some other revenue earning activities. In view of the above and TAMP order, as the above assets are not related to MRPL jetty operations and are directly relevant to some other revenue generating activities, this amount may please be excluded for calculation of ROI. It may be seen that the chargeable common assets of the port for the purpose of computation of ROI of 18% have gone up from ₹122 crore in the year 2002-03, when jetty no.11 was commissioned to ₹237.69 crores in the year 2009-10. Such additions to the common assets for computation of ROI on common assets is also not in line with TAMP guidelines in this regard as mentioned above and need to be backed-out from the wharfage computation.	As already replied in NMPT earlier letter dated 21 June 2013, it is reiterated that the inclusion of the said assets are in line with the procedure approved by the TAMP for calculation of wharfage rates. Regarding ₹3 crores paid to the Govt. of Karnataka towards land at Devanahalli, Business Park, it is informed that this has been included under Fixed Assets during 2008-09 and TAMP has considered this for fixation of wharfage for the year 2008-09. As regards the common assets, the Port charged for the computation of ROI, the net common assets of ₹186.81 crores is already approved by the Authority for computation of wharfage rates for the year 2008-09 and the net additions made to the common assets for the year 2009-10 is only ₹50.81 crores.
2.	<u>Inclusion of addition to Fixed Assets – ₹66.87 crores in 2009-10 and ₹14.87 crore in 2010-11:</u> It is reiterated that the details of assets capitalized amounting to ₹66.87 crore and ₹14.87 crore have not been furnished to MRPL. Without knowing the nature of such assets capitalized, MRPL will not be in position to conclude this point. Port may kindly arrange to furnish the same.	It is clarified that the asset capitalization statements were made available to MRPL at the time of verification of documents by the MRPL. If required the same will be made available of verification.
3.	<u>Allocation of common expenditure of Jetty No. 10 to Jetty No. 11 post MOU period:</u> Expenditure allocable to jetty no. 10 for the period beyond MOU period cannot be allocated to either jetty no. 10 or jetty no.11 while arriving at wharfage for the MOU period. If port insists for the same, then necessary credit for proportionate income earned by jetty no. 10 for such period beyond MOU shall also be given for computation of wharfage during the MOU period.	The expenditure of ₹61.54 lakhs includes full expenditure of ₹39.90 lakhs incurred for Jetty no. 11 and ₹21.64 lakhs being the proportionate expenditure for 198 days for jetty no. 10. Hence, it is clarified that the allocation of expenditure is correct.
4.	Port's stand that the Capital employed on common assets for calculation of net block of Jetty no. 11 has been correctly computed by taking Jetty no.10 as common assets post MOUs is not correct for the same analogy explained in 3 above.	The reply already given in NMPT letter dated 21 June 2013 continues to hold good.

5.	Port has not provided complete details of the items included under the head Depreciation – MGA & Preliminary study. However, considering the stand taken by TAMP earlier and in-order to simplify the process of finalization of wharfage. MRPL would not like to pursue this point further.	NMPT has not responded here.
B.	Even though, these points have already been referred to TAMP while finalizing wharfage rate for the year 2002-03 to 2008-09, since they have bearing on wharfage computation for the years under consideration, it is reiterated:	Port has no remarks to offer as the issues were already dealt by TAMP while fixing the wharfage for the years 2002-2003 to 2008-2009 vide order dated 1 April 2013.
1.	<p><u>Sharing of capital expenditure on dredging and diaphragm wall :</u></p> <p>One of the NMPT's contention against sharing of common expenditure is that since the drafts at berth no. 12 is lesser than that in berth no.11, the berth no. 12 cannot handle vessels meant for berth no.11. If it was not envisaged that jetty no. 12 cannot handle vessels meant for jetty no. 11, why at all dredging was carried-out on the area on which berth no. 12 was constructed subsequently. Besides, few MRPL vessels have been berthed at berth no. 12 as well due to pre-occupation of berth no. 10 &amp; 11 and NMPT has been charging notified rate of wharfage to MRPL for the berth no. 11 without any special consideration,</p> <p>Besides it has been argued before TAMP that since the berth no. 11 cost has been approved by the concerned Ministry and MRPL has not raised any objection to it, this cannot be shared with berth no. 12 for the purpose of wharfage computation. It may be noted that the cost of the project envisaged in the MOU is purely based on estimates of the port and for wharfage computation, the actual cost incurred by the port has been factored.</p> <p>The construction of berth no.11 which is governed by MOU methodology has resulted in significant reduction in cost of berth no.12 for which notified tariff rate is charged, thereby unduly benefiting the port.</p>	
2.	<p><u>Pre-closure of loan for berth no.11:</u></p> <p>It has reiterated that the NMPT has prepaid the loan by recovering the funds from MRPL in the form of wharfage and deprived the user of its rightful entitlements under the MOU by pre-closing the MOU forcefully without allowing it to complete the originally envisaged tenure. This is against the spirit of the MOU and principles of natural justice &amp; equity.</p> <p>MRPL strongly object to Port's unilateral stand on this issue and request the port to re-consider this issue and give necessary adjustment to at least interest and loan repayments which are recovered in the wharfage charged.</p> <p>NMPT has mentioned that as these issues have already been addressed by TAMP and after hearing MRPL, TAMP has notified the rates for the period 2002-03 to 2008-09, NMPT has no further remarks to offer. We draw your attention that we have further taken up this matter with TAMP vide our letter dated 2 July 2013, with a request to consider this in its correct perspective when NMPT unilaterally pre closes the loan with a sole intention of reducing the period.</p> <p>It is again requested that the wharfage charges are to be finalized only after taking the above points into consideration.</p>	
3.	<p><u>Inclusion of HPCL and ASIDE schemes under common assets:</u></p> <p>MRPL has been repeatedly contesting that since these assets do not have any relationship with MRPL or any usage by MRPL, the same need to be reduced from the Net Block value. TAMP Order dated. 19 July 2000, as mentioned in para A (1) of this letter vindicates our stand.</p>	
4.	<p><u>Method of computation of working capital:</u> While furnishing reply to our comments for earlier years, NMPT informed that the change in methodology is necessitated due to regrouping of account heads on account of recommendations made by consultants M/s Billimoria. Besides, TAMP while passing the order for 2002-03 to 2008-09 made an observation that MRPL had not raised any objections during the years from 1996-97 to 2001-02. While regrouping of accounts has been effected from the year 2005-06, NMPT has changed the method of computation of working capital from 2002-03 itself and such method is different from what was followed upto the year 2001-02. As such, we had raised our objections to the revised method for the first time while finalizing wharfage for the</p>	

	years 2002-03 to 2008-09. As NMPT has followed the revised method for the years under consideration our objections to the same will hold good. Method of computation of working capital also is prescribed by TAMP vide its order dated 19 July 2000, in page no.7, as "The working capital is to be considered in the conventional manner, i.e. Current Asset minus Current Liabilities and while computing current assets, cash balances of specific funds are to be excluded. Likewise, interest accrued on specific fund shall also be excluded from current liabilities".	
	<b>Comments of MRPL dated 27 August 2013</b>	
(i)	The statements showing computation of wharfage charges for the subject period as furnished by NMPT vide its letters dated 10 October 2011 and dated 14 October 2011 have been verified by MRPL. MRPL has furnished its observations vide its letter dated 14 June 2013, to which the NMPT vide its letter dated 21 June 2013, has not given consideration to the issues genuinely by MRPL. MRPL again replied to NMPT vide its letter dated 01 August 2013 which NMPT has preferred to ignore. (The submission made by MRPL vide its letters dated 14 June 2013 and NMPT's response dated 21 June 2013 and further comments of MRPL vide its letter dated 1 August 2013 has already been brought out in the preceding paragraphs no.7.2, 7.3 and 7.4.)	No comments furnished.
(ii)	TAMP while finalizing the wharfage rates pertaining to the years 2002-03 to 2008-09 vide order no. TAMP/22/2012-NMPT dated 1 April 2013, had directed NMPT and MRPL to sit together and finalize the wharfage rates for these jetties and submit the proposal to TAMP for the years 2008-09 onwards. MRPL had made a detailed submission on the applicability of MOU period for jetty no.11 and also the MOU method of calculations beyond the expiry of MOU vide letter dated 23 April 2013 to which NMPT has replied vide its letter dated 10 June 2013.	No comments furnished
(iii)	Besides the issues pertaining to MOU period and applicability of MOU method of charging wharfage was also discussed in the joint meeting held on 21 June, 2013 at NMPT. Subsequently, MRPL has made a written submission to TAMP vide letter dated 02 July 2013 and NMPT had replied vide letter dated 12 July 2013.	No comments furnished
(iv)	As both MRPL and NMPT have put forward their respective view points on the subject and there are no additional points for submission pertaining to the aforesaid years, TAMP is requested to take-up the matter for their consideration and pass a considered order.	No comments furnished.

10.1. A joint hearing in this case was held on 14 February 2014 at the New Mangalore Port Trust (NMPT) premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, NMPT and the MRPL have made the following submissions :

**New Mangalore Port Trust**

- (i) Estimated Project cost of Jetty No. 10 is ₹231.39 crores. For Jetty No.11 estimated project cost was ₹180 crores.
- (ii) For Jetty No.10, actual loan availed from financial institutions is ₹182.69 crores and ₹30 crores was invested by MRPL. For Jetty No.11, MRPL investment was ₹20 crores and loan of ₹123.47 crores was availed by NMPT.
- (iii) Entire loan for the Jetty No. 10 and 11 have been repaid by the NMPT. For Jetty No. 10 loan was repaid on 15.10.2009 and for Jetty No. 11 entire loan was repaid in March 2011.
- (iv) Loan has been repaid as per amortization schedule of loan of the bank.
- (v) After the repayment of loan, MOU expires and hence concessional wharfage is not applicable. Only normal wharfage is applicable.
- (vi) Provisional wharfage @ ₹33/- per tonne was collected for 2009-10 and 2010-11 for Jetty Nos.10 and 11.
- (vii) We have proposed wharfage rate of ₹53.55 per tonne for Jetty No. 10 for the year 2009-10 (up to 15.10.2009). For Jetty No. 11, we propose wharfage rate of ₹40.90 per tonne and ₹41.67 per tonne for the years 2009-10 and 2010-11 respectively.
- (viii) Wharfage calculations have been made as per the guiding principles given by TAMP in its Orders dated 27.10.1998, 18.07.2000, 09.08.2001 and 01.04.2013 for fixation of final rates for the years 1998-97 to 2008-09.
- (ix) The current proposal is for fixation of wharfage rate for Jetty No. 10 from 1.4.2009 to 15.10.2009 and for Jetty No. 11 from 1.4.2009 to 31.03.2011.
- (x) Fixed assets of ₹3 crores paid to the Government of Karnataka for land for Devanahalli Business Park relates to port operations.

- (xi) ₹29.65 crores paid towards SPVs for Road & Rail Connectivity is a long Term Investment as part of Cash Investments of the Port.
- (xii) We have furnished details of fixed assets capitalized in 2009-10 (₹66.87 crores) and in 2010-11 (₹14.87 crores) to MRPL for verification.  
[Member (Economic), TAMP – NMPT to furnish details of fixed assets capitalized by NMPT in 2009-10 and 2010-11. NMPT to ensure common assets not relevant to MRPL is not included in the computation]
- (xiii) Capital cost of coal berth operated by BOT operator, its depreciation and ROCE is not inbuilt in the computation.
- (xiv) Traffic department expenses directly related to MRPL has been correctly allocated. The said expenditure is considered in full for Jetty No.11 and proportionately for Jetty No.10.
- (xv) Common assets of Jetty no. 10 for the post MOU period i.e. after 15.10.2009 has been allocated correctly.  
[Member (Economic), TAMP – The NMPT to furnish net value of total common assets of the port for the years 2009-10 and 2010-11 and the net asset value of common assets apportioned to Jetty No. 10 and Jetty No.11 for the period covered under this proposal and its basis thereof]
- (xvi) Other issues raised by the MRPL pertaining to the period prior to 2009-10 are mere reiteration of their earlier submissions. We have already furnished our views earlier. The TAMP has already settled these issues in the April 2013 Order.

#### **Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited**

- (i) The project cost of Jetty No. 10 is ₹231.39 crores. By adding working capital to capital employed, NMPT is claiming ROCE on ₹320 crores.
- (ii) NMPT has changed the method of computation of working capital.  
[NMPT: The issue of computation of working capital came in 2003. The matter is already settled by TAMP.]
- (iii) Loan is repaid by NMPT. But, Bank has not released the corporate guarantee given by MRPL. NMPT should return the corporate guarantee given by MRPL.
- (iv) TAMP may reconsider our submissions made earlier on pre-closure of SBI loan relating to Jetty No. 11.
- (v) We confirm having received details of fixed assets addition for the years 2009-10 and 2010-11. Details of fixed assets additions of ₹66.87 crores in the year 2009-10 obtained from NMPT show it relates to wharfs, road, school building, cranes, vehicles, water sprinkles, etc. Most of these are not common assets related to MRPL.  
[Member (Finance), TAMP: How the wharfage rate for 2009-10 has gone up for Jetty No.10 from the last approved rate of ₹27.61 per tonne for the year 2008-09?

NMPT: Wharfage computation is done based on actuals as per MOU and guiding principles of TAMP. When traffic of 2009-10 is considered for concluding part of MOU i.e. 5 ½ months, the rate goes up.

MRPL: Loan repayment in the year 2009-10 is ₹1.5 crores and traffic considered is for concluding MOU period of 5 ½ months for Jetty No.10. This leads to higher rate for this year]

- (vi) ₹3 crores paid to Government of Karnataka for land for Devanahalli Business Park considered in the fixed assets additions is not related to MRPL activity. Do not consider assets which is in no way related to MRPL.
- (vii) MRPL Jetty Nos.10 and 11 is a liquid terminal. Pipelines are used for transfer of cargo. Investments in SPV of ₹29.65 crores towards road and railway connectivity is not related to MRPL. This should be excluded in wharfage computation.

[NMPT: This was included in the year 2008-09. Hence, considered now.

Member (Economic), TAMP: Do not consider common assets not related to the MRPL at all.]

- (viii) Dispute on allocation of expenses of Traffic Department Jetty Nos.10 and 11 for the year 2009-10 is dropped now.
- (ix) MOU of Jetty No.10 is over in mid-October 2009. The NMPT has proportionately added the assets of Jetty No. 10 to the tune of ₹71.84 crores to Jetty No.11 for the subsequent period. It is not a common asset. Approach followed by NMPT is not correct.
- (x) Dispute on allocation of depreciation, MGA and preliminary study is already dropped.
- (xi) We reiterate the earlier point of dispute about NMPT allocating the entire capital cost on diaphragm wall and dredging which is common to Jetty Nos.11 and 12 to Jetty No.11.

[NMPT: The diaphragm wall was constructed mainly for safety of Jetty No.11. Jetty No.12 was designed for smaller vessels and already had the required draft. Capital dredging was done to mainly facilitate larger vessels to call Jetty No.11]

10.2. As agreed at the joint hearing, the NMPT was requested vide our letter dated 18 February 2014 to take action / furnish additional information / clarification on following points:

- (i) Furnish total net asset value of item wise common assets of the port for the years 2009-10 and 2010-11 and the net asset value of item wise common assets apportioned to Jetty No. 10 and Jetty No.11 for the period covered under this proposal and its basis thereof.

- (ii) Provide all the necessary details relating to additions to the fixed assets in the year 2009-10 and 2010-11 to the MRPL.
- (iii) Revisit the points disputed by MRPL in the computation of the wharfage rate mainly relating to:
- (a) inclusion of ₹3 crores paid to the Government of Karnataka and ₹29.65 crores towards SPV;
- (b) inclusion of additions to fixed assets to the tune of ₹66.87 crores in the year 2009-10 and ₹14.87 crores in the year 2010-11; and
- (c) allocation of common assets of Jetty No.10 to Jetty No.11 for the period beyond 15.10.2009.

10.3. As agreed at the joint hearing, both the NMPT and the MRPL were requested vide our letter dated 18 February 2014 to sit together and explore the possibility to arrive at an agreed position on the points of dispute and file a revised proposal by 24 February 2014.

11.1. The NMPT vide its letter dated 25 February 2014 has furnished its reply on the points of action decided at the joint hearing. Information / action sought from the NMPT and reply furnished by the NMPT thereon are tabulated below :

Sl. No.	Information/Action points sought from NMPT	Reply of the NMPT
(i)	Furnish total net asset value (item wise) of common assets of the port for the years 2009-10 and 2010-11 and the net asset value of item wise common assets apportioned to J. No. 10 and J. No. 11 for the period covered under this proposal and its basis thereof.	Details are furnished separately in the statement enclosed. The basis adopted for apportionment of common asset is as per the stand taken for earlier years. However, in view of the closure of MoU for J. 10, the prorata cost of the same is taken to J. 11 i.e. cost for 2009-10 and full cost of J. 10 to J. 11 for 2010-11.
(ii)	Provide all the necessary details relating to additions to the fixed assets in the years 2009-10 and 2010-11 to the MRPL.	MRPL officials have visited the Port on 21.2.2014 and have verified the figures as supplied to them by NMPT. No queries have been issued by them. It is understood that a separate communication would be sent by them to TAMP directly.
(iii)	Revisit the points disputed by MRPL in the computation of wharfage rate mainly relating to:	
(a)	Inclusion of ₹3 Crores paid to Govt. of Karnataka and ₹29.65 Crores to SPV.	It was clarified to MRPL that ₹3 Crores paid to Govt. of Karnataka is on account of allotment of 1 acre land at Devanahalli Business Park and the cost is included in the Net Block of NMPT as followed for inclusion of cost of land in the past. Hence, this cannot be treated as 'Non-Port Land'. It was clarified to MRPL that ₹29.65 Crores was invested in HMRDC (₹10 Crs.) & NHAI (₹19.65 Crs.) & exhibited under long term investments in the Annual Accounts (Schedule IV of Annual Accounts).
(b)	Inclusion of additions to fixed assets to the tune of ₹66.87 Crs. in the year 2009-10 and ₹14.87 Crores in the year 2010-11.	As remarked under para (ii) above the details have been provided to MRPL officials for their scrutiny.
(c)	Allocation of common assets of Jetty No. 10 to Jetty No. 11 for the period beyond 15.10.2009.	It was clarified to MRPL that consequent on closure of MoU on Jetty No. 10 w.e.f. 16.10.2009, the entire jetty cost was categorised as NMPT common assets. Accordingly, for ROI calculation of common assets the prorata cost of J.10 got merged in the total common Net Block of NMPT for 2009-10 (viz., 167/365 of 157.02 Crs = ₹71.08 Crores) In the year 2010-11 since Jetty 10 was out of MoU for the entire year, the total cost (₹152.53 Crores) was taken as NMPT common asset for calculation of ROI for J. 11.
		All the figures shown above are adopted from the Audited Annual Accounts for NMPT. No further queries have been received from MRPL after their verification on 21.2.2014.  It is therefore requested that the wharfage rate as per the calculation sent earlier may be approved as the computation do not undergo any change due to the verification held by MRPL with NMPT on 21.2.2014.

11.2. On examining the reply furnished by the Port, it was brought out to the attention of NMPT vide our letter dated 7 March 2014 that though port had agreed in the joint hearing to revisit the points disputed by MRPL in the computation of wharfage rate, the NMPT has maintained its stand and has not considered to make any modification in the computation of its wharfage rate. Further, despite request the port had not furnished item-wise Net Common Assets Value of the port for the year 2009-10 and 2010-11 and net asset value apportioned to Jetty Nos. 10 and 11. The NMPT was therefore, requested to furnish the information in the format drawn in our letter dated 7 March 2014.

11.3. The NMPT in response has furnished requisite details giving item-wise net fixed asset of common asset of the port for the year 2009-10 and 2010-11 and net asset value of common assets apportioned to Jetty Nos. 10 and 11, vide its letter dated 14 March 2014 as given below:

For Year 2009-10

(₹ In Crores)

Sr. No.	Particulars	Explain the relevance of each of these assets to MRPL which are treated as 'common assets' by the NMPT for calculation of wharfage rate for Jetty 10 & Jetty 11	Net fixed assets value as on 31.3.2010 & 31.3.2011 as per Annual Accounts (in crores)	Jetty No. 10	Jetty No. 11
				Net fixed assets value apportioned to J-10 by NMPT (1.4.2009 to 15.09.2009) (in crores)	Net fixed assets value apportioned to J-11 (in crores)
(i) (a)	₹3.00 crores paid to Govt. of Karnataka towards land purchase	In the earlier years of calculation applied by TAMP (upto 2008-09), the cost of land is included in Net Block of NMPT. Since this addition of Rs. 3 Crores is also cost of land purchased by NMPT for port usage, the same is included in Net Block for computing Capital Employed	3.00	3.00 (at Jetty Length Ratio & Period Ratio)	3.00(at Jetty Length Ratio & Period Ratio)
(b)	₹29.65 crores towards amount invested in equity of SPVs	It is Cash Investment of NMPT. Hence it is included in computation of Capital Employed. (As included in earlier years by TAMP)	-	-	-
(ii)	Additional assets capitalized by NMPT for ₹66.87 crores (2009-10) and ₹14.86 crores for (2010-11) (Reference Annex-II of MRPL letter dated 24 February 2014 for these items)	These are the additional assets capitalized by NMPT as per Plan Works. This method is followed in all the previous year's wharfage calculation	<b>2009-10 (At Cost)</b> 1 Blds/Sheds- 1.77 2 Wharves, Roads & Boundaries- 34.02 3 Prelim Study/works- 0.76 4 Floating Crafts- 23.96 5 Railway- 2.29 6 Docks/sea walls, Piers- 0.75 7 Cranes/ vehicles- 0.44 8 Plant & Machinery – 1.87 9 Instl Water/elec/telecom/FF– 1.01 Total- ₹.66.87 crores	<b>2009-10 (At Cost)</b> 1. Blds/Sheds- NIL 2. Wharves, Roads & Boundaries- 34.02 3. Prelim Study/works- 0.76 4. Floating Crafts- 23.96 5. Railway- NIL 6. Docks/sea walls, Piers- 0.75 7. Cranes/ vehicles- 0.44 8. Plant & Machinery – NIL 9. Instl water/elec/telecom/FF – 1.01 Total- ₹.60.94 crores allocated to Jetty No.10 [at Jetty Length Ratio & Period Ratio]	<b>2009-10 (At Cost)</b> 1. Blds/Sheds- NIL 2. Wharves, Roads & Boundaries- 34.02 3. Prelim Study/works- 0.76 4. Floating Crafts- 23.96 5. Railway- NIL 6. Docks/sea walls, Piers- 0.75 7. Cranes/ vehicles- 0.44 8. Plant & Machinery – NIL 9. Instl water/elec/telecom/FF – 1.01 Total- ₹.60.94 crores allocated to Jetty No.11 [at Jetty Length Ratio & Period Ratio]
(a)	<b>Building / Shed &amp; Other Structures:</b> Renovated toilets for English medium school, renovations of V Qtrs, construction of comp wall, kitchen room, tile rood replacement, G/H modification, water proofing etc. vehicle parking behind shed, replacement of AC sheet roof, ceramic, flooring to SC/ST union office, construction of toilet blocks, raising of compound wall	Not included in computation of Capital Employed	32.76	NIL	NIL
(b)	<b>Railway Rolling Stock:</b> Construction of WBM platform surface on the southern side of Railway	Not included in computation of Capital Employed	18.90	NIL	NIL
(c)	<b>Plant and Machinery:</b> Various purchases like electronic items, water sprinkler, printers, orbit bike, Xerox m/c, supply of ERP software, digital camera, etc., upgradation of Weigh bridge etc.	Not included in computation of Capital Employed	6.30	NIL	NIL

(d)	<b>Wharfs, Road and Boundaries:</b> PQC to JN at approach road to ore berth, strengthening the roads, pavement concreting, construction of stock yard, interlocking of pavements, etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed.	104.43	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(e)	<b>Preliminary Study Works:</b> Various preliminary study works like techno economic feasibility study for BORT projects, dust depression, iron ore handling system, setting up of container terminal		NIL NIL	NIL	NIL
(f)	<b>Floating Crafts:</b> Procurement of 1 no. 32 Bollard Pull tug – Eshwari)	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	65.92	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(g)	<b>Docks, Sea Walls, Piles, Navigation Aids &amp; Jetties etc.:</b> (Replacement of fenders etc., development of outer harbor etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	122.57	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(h)	<b>Cranes &amp; Vehicles:</b> Procurement of forklift, vehicles etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	3.54	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(i)	<b>Installation of Water &amp; Electricity System:</b> Supply and installation of electricity and electronics items like AC, WC, HT Cables, 30 mtrs. High Mast)	This item is taken into account and approved by TAMP in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	29.05	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio	Net Block at applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
	<b>Sub-total of (iii)</b>		<b>383.47</b>		

For Year 2010-11

(₹ In Crores)

Sr. No.	Particulars	Explain the relevance of each of these assets to MRPL which are treated as 'common assets' by the NMPT for calculation of wharfage rate for Jetty 10 & Jetty 11	Net fixed assets value as on 31.3.2011 as per Annual Accounts (in crores)	Jetty No. 11 Net fixed assets value apportioned to J-11 (in crores)
(i)	Additional assets capitalized by NMPT for ₹66.87 crores (2009-10) and ₹14.86 crores for (2010-11) <b>(Reference Annex-II of MRPL letter dated 24 February 2014 for these items)</b>	These are the additional assets capitalized by NMPT as per Plan Works. This method is followed in all the previous year's wharfage calculation	<b>2010-11 (At Cost)</b> 1. Blds/Sheds- 1.45 2. Wharves, Roads & Boundaries- 10.23 3. Prelim Study/works- 0.48 4. Railway- 1.21 5. Docks/sea walls, Piers- 0.22 6. Plant & Machinery – 0.81 7. Instl Water/elec/telecom/ FF – 0.46 <b>Total- ₹14.86 crores</b>	<b>2010-11 (At Cost)</b> 1. Blds/Sheds- NIL 2. Wharves, Roads & Boundaries- 10.23 3. Prelim Study/works- 0.48 4. Railway- NIL 5. Docks/sea walls, Piers- 0.22 6. Plant & Machinery – NIL 7. Instl Water/elec/telecom/FF – 0.46 <b>Total- ₹11.39 crores allocated on Jetty Length Ratio</b>
(a)	<b>Building / Shed &amp; Other Structures:</b> Renovated toilets for English medium school, renovations of V Qtrs, construction of comp wall, kitchen room, tile rood replacement, G/H modification, water proofing etc. vehicle parking behind shed, replacement of AC sheet roof, ceramic, flooring to SC/ST union office, construction of toilet blocks, raising of compound wall	Not included in computation of Capital Employed	33.28	NIL
(b)	<b>Railway Rolling Stock:</b> Construction of WBM platform surface on the southern side of Railway	Not included in computation of Capital Employed	19.76	NIL
(c)	<b>Plant and Machinery:</b> Various purchases like electronic items, water sprinkler, printers, orbit bike, Xerox m/c, supply of ERP software, digital camera, etc., upgradation of Weigh bridge etc.	Not included in computation of Capital Employed	6.17	NIL

(d)	<b>Wharfs, Road and Boundaries:</b> PQC to JN at approach road to ore berth, strengthening the roads, pavement concreting, construction of stock yard, interlocking of pavements, etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	111.71	Net Block in applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(e)	<b>Preliminary Study Works:</b> Various preliminary study works like techno economic feasibility study for BORT projects, dust depression, iron ore handling system, setting up of container terminal		NIL	NIL
(f)	<b>Floating Crafts:</b> Procurement of 1 no. 32 Bollard Pull tug – Eshwari)	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	59.74	Net Block in applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(g)	<b>Docks, Sea Walls, Piles, Navigation Aids &amp; Jetties etc.:</b> (Replacement of fenders etc., development of outer harbor etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	119.99	Net Block in applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(h)	<b>Cranes &amp; Vehicles:</b> Procurement of forklift, vehicles etc.	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	2.73	Net Block in applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
(i)	<b>Installation of Water &amp; Electricity System:</b> Supply and installation of electricity and electronics items like AC, WC, HT Cables, 30 mtrs. High Mast)	This item is taken into account and approved by this Authority in its earlier sanctions for calculation of Capital Employed	26.25	Net Block in applicable Jetty Length Ratio and Period Ratio
	<b>Sub-total of (iii)</b>		<b>379.63</b>	

12.1. In the meantime, the MRPL vide its letter dated 24 February 2014 has informed that as directed by this Authority, the MRPL had a meeting with NMPT to ascertain nature of various allied assets considered for computation of ROI for the years 2009-10 and 2010-11. The MRPL has further stated that NMPT is unwilling to consider any changes in the submissions made. The MRPL in the concluding para while furnishing its comments on certain points of dispute has requested this Authority to direct NMPT to submit the revised calculations for the period 2002-03 to 2008-09 along with revised calculations for the period 2009-10 to 2010-11 onwards:

12.2. A copy of MRPL letter dated 24 February 2014 was forwarded to the NMPT undercover of our letter dated 7 March 2014 requesting therein to examine the points made by the MRPL and furnish its comments thereon. The NMPT vide its letter dated 14 March 2014 has furnished its reply on the points raised by MRPL. The Further submission made by the MRPL vide its letter dated 24 February 2014 on the points disputed by it and the reply of the NMPT vide its letter dated 14 March 2014 are tabulated below :

Sl. No.	Points disputed by the MRPL	Reply of the NMPT
(i)	(a). ₹ 3 crore paid to Govt. of Karnataka towards land purchase:	
	It is learnt that this is an advance paid to Govt. of Karnataka towards purchase of land at Devanahalli Business Park. NMPT has clubbed this amount under land cost in the Asset Schedule and this has been considered for the purpose of calculation of Capital employed. It is understood that the registration of this land is not taken place and hence this should be considered as CWIP in nature; accordingly to be excluded from computation of Capital employed. Also, clause no. 10 (iv-c) of TAMP order passed on 19.07.2000 may be referred, wherein it is mentioned that NMPT should not include any other assets which are directly relevant to some other revenue generating activities. As land purchase at Devanahalli does not in any way relate to MRPL, this is not to be included for calculation of ROI on Allied assets.	Initially MRPL disputed for inclusion of this capitalized asset in the Capital Employed. Now the objection is that the above transaction be taken as CWIP (Capital work in Progress) so as to avoid this transaction from capital employed. This analogy is not correct as the transaction cannot be re-arranged nor can be reversed at this stage. Further it is stated that NMPT had taken the full cost of land so far booked in the Asset Register into the capital employed for the purpose of working out ROI on common assets which has been approved by TAMP while sanctioning the final rate for the years 1995-96 to 2008-09.
	(b). ₹ 29.65 crores towards amount invested in equity of SPVs:	
	₹29.65 crores has been shown as Cash Investments under Current Assets head and NMPT considered this for the purpose of Working Capital for ROI calculations. This is an investment of NMPT for port connectivity of Road, which is totally an unrelated activity with respect to MRPL Jetty Operations. Also, this is not in the nature of Current Asset which will result in reduction in claim of ROI on capital employed. A separate para is mentioned about methodology of determination of Working Capital at point no. 4 below.	This is an investment made under cash and shown accordingly in the accounts, as hitherto done, the cash investment is taken for the purpose of arriving at the working capital. The same procedure has been followed while arriving at the final rate of wharfage for the year upto 2008-09. This procedure may please be continued and therefore do not require any modification.
(ii)	<u>Additional assets capitalized for ₹66.87 crores (2009-10) &amp; ₹14.87 crores (2010-11) :</u>	
	It is observed from records that for the year 2009-10, out of ₹66.87 crores additional assets capitalized, NMPT has excluded only ₹5.94	It is clarified that during all the preceding years, additional assets barring 3 items namely :- (i) Building sheds and other structures;



	for computation of capital employed/RoI. Likewise, for the year 2010-11, out of ₹14.87 crores, ₹3.46 crores has been excluded. Additional amount considered for capital employed is ₹60.93 crores for 2009-10 and ₹11.41 crores for the year 2010-11 (totaling to ₹ 72.34 crores), the nature of which are as below:-	(ii) Railway rolling stock (iii) Plant & Machinery, are considered for arriving at Common Net Block Assets. Additions of all the items are invariably added to the net block. MRPL have raised objection that some of the assets do not relate to MRPL activities and therefore require to be excluded from the calculations. This claim is in deviation to the system already adopted right from the approval of final wharfage rates from the year 1996-97 till date. It is further submitted that though common assets are not defined nor explained in the MoU, the procedure followed as above has been agreed by TAMP while sanctioning the rate upto the year 2008-09. It is therefore felt that no change in the method is considered necessary. This may also please be linked with information furnished in Annexureseparately enclosed. As regards steep rise in Additions to assets from 2004-05 to 2009-10, it may be clarified that the value of Net Block has gone up linking with various projects taken up under Five Year Plan Works and other Miscellaneous Capital Works under Non-Plan. In view of the above, rise in addition to capital block is unavoidable.				
(a)	₹44.25 crores: Strengthening of roads, pavement concreting, construction of Stock Yard, interlocking of pavements, development work as a backup requirement of DDMB etc. These items are classified under the head Wharfs, Roads and Boundaries in the Asset Schedule and this has been considered for the purpose of calculation of capital employed/RoI.					
	(b). ₹1.24 crores: Preliminary Study Works viz. Techno Economic feasibility study for BORT operation, dust depression, iron ore handling system, setting up of container terminal etc.					
	(c). ₹23.96 crores: Procurement of 1 no 32 Bollard Pull Tug Easwari					
	(d). ₹0.972 crore: Replacement of fenders, development of outer harbor etc.					
	(e). ₹0.45 crore: Purchase of Forklifts, Mahindra Bolero Jeeps tec.					
	(f). ₹1.47 crores: Installation of Water & Electricity system, HT/LT cables, High Mast etc. As the above items do not relate to MRPL activities of liquid cargo movement, as such the same is required to be excluded for the purpose of calculation of Return on Investment @18% on Capital Employed. Accordingly, it is requested to TAMP to direct NMPT to exclude these items from calculation of RoI @ 18% on the proportion value of such assets. Also, we draw your kind attention that MRPL has funded for Tugs as a part of project cost. Hence new Tug is not to be considered under other assets for RoI computation. As regards inclusion of NMPT Assets (Common Assets) for computation of RoI, it is observed that there is a steep increase in the Assets additions form 2004-05 to 2005-06 and 2007-08 to 2009-10, as can be seen in the Annexure-III. As seen in the table, the Asset value has gone up double from 2002-03 to 2010-11 (from ₹140.27 crores to ₹286.09 crores) this has a major impact of RoI on common assets, as being charged by NMPT @ 18% on proportionate cost.					
(iii)	Allocation of common assets of Jetty-10 to Jetty-11 for the period beyond 15/10/2009:					
	While computing Return on capital employed on common assets for calculation of Net Block, proportionate post MoU period portion of Jetty-10 is allocated to Jetty-11 to the extent of :- <table border="1"><tr><td>₹71.84 crores</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>₹152.54 crores</td><td>2010-11</td></tr></table> This is not appropriate considering the fact that no income pertaining to Jetty-10 corresponding to the post MoU periods have been allocated to Jetty-11 and further wharfage computation for post MoU period should be governed by a separate set of calculations considering the operating expense. Berth No. 10 cannot be considered as common asset required for using Berth No. 11 Hence, it is requested to TAMP to direct NMPT to exclude these items from the computation of RoI on allied assets.	₹71.84 crores	2009-10	₹152.54 crores	2010-11	It is clarified that, the cost of Jetty 10 w.e.f. 16.10.2009 (at period ratio) has been considered as common assets since no distinction of Jetty 10 could be made in comparison to other Jetty/Berths not covered by any contract/MoU. NMPT is justified in taking the cost of Jetty 10 for post MoU period as common assets for calculation of ROI. The stand taken by NMPT as above may please be agreed.
₹71.84 crores	2009-10					
₹152.54 crores	2010-11					
(iv)	Observation on Working Capital computation :					
	As already brought to the notice of TAMP as well as to NMPT regarding methodology of determination of Working Capital by NMPT, it is re-iterated that NMPT has adopted a different methodology for computation of Working capital considering even the cash investments as Current Assets. As regards to ₹29.65 crores invested in equity of SPVs for road and rail connectivity projects, this amount is considered under the head Current Assets and working capital requirement is calculated on this amount also. NMPT had earlier suggested that both the organizations may consider the figures as per Books of Accounts. Accordingly, MRPL has generated a revised computation of Working Capital for the years 2009-10 & 2010-11, as seen in the Annexure-IV & V. Therefore, it is requested to TAMP to look into the methodology of computing Working Capital in the RoI computation, since NMPT collect the wharfage charges even before the expenditure are incurred. Hence there may not be really a Working Capital requirement. NMPT is considering more than ₹200 crores as Cash investments	This objection raised by MRPL has undergone scrutiny by TAMP in the hearing held on 3.7.2012 for the purpose of approval of final rates for the years 2002-03 to 2008-09. The comments made by MRPL on the points are nothing but elaboration of the points already discussed and finalized by TAMP. The re-workings made as per Annexures IV, V, VI, VII & VIII and the impact on wharfage rate worked out are mere hypothetical. If this is considered at this stage it will have repercussions on the earlier calculations where a decision has already been taken by TAMP for the years 2002-03 to 2008-09. <b>Clarifications on Annexures furnished by MRPL vide its letter dated 24 February, 2014:</b> <b>Annexure –I:</b> This is a tabulated statement of issues raised by MRPL, NMPT’s reply and MRPL’s comments - No comments are offered. <b>Annexure II:</b> Details of additional assets (2009-10 & 2010-11) - Elaborate remarks with details is furnished.[This has been tabulated				

	<p>and short term deposits under the head Current Assets, without giving the benefit of income generated out of this investments by way of interest etc. This will have a substantial impact on determination of RoI.</p> <p>Taking into consideration of above points viz. 1(a), 2, 3 &amp; 4 MRPL has re-worked the wharfage computation statement for Jetty-10 (01.04.2009 to 15.10.2009) and for Jetty-11 (2009-10 &amp; 2010-11), as per Annexure No. VI, VII &amp; VIII. Impact on wharfage rate, per ton, is given below:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Jetty No.</th><th>Amt (₹)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td><td>Jetty No. 10</td><td>(-) 4.24</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>Jetty No. 11</td><td>(-) 6.48</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>Jetty No. 11</td><td>(-) 7.80</td></tr> </tbody> </table> <p>NMPT may be directed to revise the wharfage computation suitably for the years 2009-10 &amp; 2010-11.</p> <p>It is again submitted that the following points pertaining to 2002-03 to 2008-09, for recommendation by TAMP, even though these were submitted earlier to TAMP as well to NMPT, but were not considered. These have substantial impact on determination of RoI and thereby the wharfage rate:-</p>	Year	Jetty No.	Amt (₹)	2009-10	Jetty No. 10	(-) 4.24	2009-10	Jetty No. 11	(-) 6.48	2010-11	Jetty No. 11	(-) 7.80	<p>in the preceding paragraphs]</p> <p><b>Annexure III:</b> Computation of ROI – No comments are offered.</p> <p><b>Annexure IV to VIII</b> relate to Working Capital Computation and ROCE Computation by MRPL. Necessary remarks have been offered brought in preceding para, which may please be referred.</p> <p><b>Annexure IX:</b> Points disputed by MRPL for the period from 2002-03 to 2008-09. All the points of disputes and observations made are those which have already been discussed in TAMP's hearing held on 3.7.2012 at Mumbai before the final approval of rates for the years stated above. No further remarks are offered as this has been taken as decided case.</p>
Year	Jetty No.	Amt (₹)												
2009-10	Jetty No. 10	(-) 4.24												
2009-10	Jetty No. 11	(-) 6.48												
2010-11	Jetty No. 11	(-) 7.80												
(a)	<p>Appointment of capital cost of diaphragm wall and capital dredging cost which are common to Jetty No. 11 &amp; 12. This was discussed during the Joint Hearing held on 14 February, 2014 and TAMP was kind enough to direct NMPT to re-visit this case and suitable ratio, based on the tariff handled by these Jetties, to be arrived for apportionment.</p> <p>(Impact of wharfage rate per ton: approx. ₹1.00)</p>													
(b)	<p>Pre-payment of loan taken from SBI for construction of Jetty-11 which are lead to pre-closure of MoU by 31/03/2011 as against its validity upto 30/09/2014. Accordingly, MoU methodology of computation of wharfage to be extended upto 30/09/2014.</p> <p>(Impact of wharfage rate per ton: approx. ₹3.00. Detailed calculation were submitted to TAMP as well to NMPT during July, 2012)</p>													
(c)	<p>Adoption of different methodology for computing working capital and there by effecting claim of RoI on MRPL Assets (3%) and Common Asset (18%).</p> <p>(Impact of wharfage rate per ton: already reflected in the Annexure-VI, VII &amp; VIII).</p>													
(d)	<p>Inclusion of HPCL/ASIDE scheme etc in Net Block calculations</p> <p>(Impact on wharfage rate per ton: approx ₹0.30).</p> <p>Details of the above points are attached, as per Annexure-IX.</p>													

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal of the New Mangalore Port Trust (NMPT) is to fix wharfage rate for the cargo handled at Jetty No.10 for the period from 01.04.2009 to 15.10.2009 and Jetty No.11 for the period from 01.04.2009 to 31.03.2011, both these Jetties having been dedicated to Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) based on the respective Memorandum of Understanding (MOU) entered between NMPT and MRPL.
- (ii) Jetty No.10 is covered by a MoU dated 20 January, 1995 and Jetty No.11 by a MOU of 9 February, 2000. Both the MOU(s) make a special reference to the method of computation of wharfage rate payable by MRPL to the NMPT. Since there were few points of disagreements between the NMPT and MRPL in regard to calculation of wharfage rate, this Authority by its earlier Orders dated 27 October, 1998, 19 July, 2000 and 18 November, 2004 has set the guiding principles to be followed for fixation of wharfage rate for Jetty No.10.  
As far as Jetty No.11 is concerned, the NMPT had for the first time filed a proposal for fixation of wharfage rate in the year 2012. Since the conditions of MOU for Jetty No.11 are found to be similar to Jetty No.10, wharfage rate for Jetty No.11 was prescribed by this Authority vide its Order dated 1 April, 2013 adopting the guiding principles set by this Authority for fixation of wharfage at Jetty No.10. Incidentally, even the NMPT had also adopted the same guiding principles for fixation of wharfage rate for both jetties during the last fixation of wharfage rate for Jetty No.11 in April 2013. In the current proposal as well, the NMPT has adopted the guiding principles set by this Authority for fixation of wharfage at Jetty No.10 for determining the wharfage rate for Jetty No.11 in line with the fixation done in the tariff Order of 1 April, 2013.
- (iii) This Authority has already fixed wharfage rate for Jetty No.10 and 11 for the period upto 2008-09. Before proceeding ahead with the analysis of this case, it is relevant to mention that the exercise before this Authority in the current proposal is limited to fixation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 for

the MOU period i.e. from 1 April, 2009 upto 15 October, 2009 for Jetty No.10 and for Jetty No.11 for the years 2009-10 and 2010-11 i.e. upto 31 March 2011.

- (iv) This Authority while approving the wharfage rate for Jetty No. 10 and 11 for the years 2002-03 to 2008-09 vide its order dated 1 April, 2013 has advised NMPT and MRPL to sit together and finalize the wharfage rate for the period from 2009-10 onwards and submit a proposal within 3 months' time from the date of notification of the Order in the Gazette of India. With reference to the said order dated 1 April, 2013, the MRPL vide its letter dated 23 April, 2013 has sought clarification whether the advice applies to the computation of wharfage for the balance period of MOUs upto 2014-15 of both Jetty No. 10 and 11. The said reference from the MRPL mainly relates to the wharfage rate for the post MOU period.

It is further relevant here to state that during the proceedings of the current proposal, the MRPL in various submissions/comments has also included its reference made by it vide its letter dated 23 April, 2013 seeking clarification on the 1 April, 2013 Order regarding the tariff arrangement for the post MOU period. The NMPT has also responded thereon.

With respect to the methodology to be followed for fixation of wharfage rate of Jetty Nos.10 and 11 for the period beyond MOU, it is relevant to mention that the NMPT has referred the matter to the Ministry of Shipping (MOS). The decision of the MOS in the matter is awaited. It is reiterated here that the decision awaited from the MOS is for the post MOU period. Since the current proposal for fixation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 is within the MOU period, and since the joint hearing fixed for the subject proposal relates to fixation of wharfage rate for the MOU period 1 April 2009 to 15 October, 2009 for Jetty No. 10 and 1 April, 2009 to 31 March, 2011 for Jetty No. 11, comments/ views of both NMPT and MRPL relevant to this proposal are only considered and the case is proceeded to dispose of the proposal of the NMPT.

- (v) The proposal is formulated by NMPT based on the guiding principles prescribed by this Authority in its earlier orders in this regard. MRPL has reportedly verified the figures/ calculations furnished by NMPT. Both parties have exchanged a lot of correspondence between them and sorted out differences except on a few issues. Relying on the position reported by both the parties, the detailed examination of the methodology adopted and arithmetical accuracy of the proposal filed by NMPT have not been gone into. The exercise on hand is limited to analyse the unresolved issues between NMPT and MRPL raised in the current proposal and, if necessary, make adjustment in the tariff proposed by NMPT, to the extent required. The MRPL had originally disputed five items in the computation of wharfage rate by the NMPT. Of the five items originally disputed by the MRPL in the computation of wharfage rate, the MRPL had dropped two items - one relating to allocation of depreciation, Management and General Administration overheads and the expenses relating to Preliminary Study aggregating to ₹88.11 lakhs for 2009-10 and ₹47.90 lakhs for 2010-11 in the wharfage computation to simplify the process of finalization of wharfage, and the second relating to allocation of traffic department expenses to Jetty No. 11. Hence, the remaining three issues remaining unresolved between NMPT and MRPL in the fixation of wharfage rate are discussed in the following paragraphs.

- (vi) With reference to the observation at the joint hearing not to consider common assets not related to the MRPL and the NMPT to ensure that common assets not relevant to MRPL is not included in the computation, it is relevant to recall that this Authority in its Order No.MF/NMPT/56/97-TAMP dated 28 August, 2000 on the matter relating to MRPL's contention that return on investment on other assets unrelated to MRPL should not be included, held that:

*"The argument of MRPL negating the claim of NMPT for a return on investment on assets not related to MRPL jetty is also not tenable. It is a well-accepted practice that all revenue earning activities contribute towards common assets created which are not directly earning revenue. Thus, apportionment of return on investment on assets not directly related to the oil jetty, is logical. However, while doing so, the NMPT should not include any other asset which are directly relevant to some other revenue earning activities."*

The above decision of this Authority has been one of the guiding principles for fixation of wharfage rate for these two jetties amongst other guiding principles prescribed by this Authority. The said guiding principle has been followed by NMPT as well as MRPL during the fixation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 without any dispute for the period from 1996-97 to 2008-09. Hence, the guiding principle set by this Authority and followed in the fixation of wharfage rate for the past period, therefore, needs to be followed in the current exercise as well.

Now, the three issues remaining unresolved between NMPT and MRPL in the current proposal for fixation of wharfage rate for Jetty No.10 for the period 01.04.2009 to 15.10.2009 and for Jetty No.11 for the period 01.04.2009 to 31.03.2011 are discussed in the following paragraphs.

(vii) **Inclusion of (a) ₹3 crores paid to Govt. of Karnataka towards land purchase and (b) ₹29.65 crores invested in equity of SPVs.**

(a) The MRPL has stated that net fixed assets of NMPT for the years 2009-10 and 2010-11 include ₹3.00 crores paid to Government of Karnataka towards land at Devanahalli Business park. Further, working capital computation includes ₹29.65 crores towards cash investments made in equity of SPVs for road and rail connectivity projects. The MRPL has disputed return on these two items included (i.e. apportioned based on the wharf length ratio) in computation of the wharfage rate for Jetty Nos. 10 and 11 as they find the approach adopted by the NMPT is not logical and justifiable. The MRPL has contended that purchase of land at Devanahalli does not relate to MRPL. Moreover, registration of land purchase has not taken place hence it is in nature of capital work-in-progress. As regards ₹29.65 crores, MRPL has sought to argue that this investment is for port connectivity of road and not related to port operations. Moreover, it is also not in the nature of current asset. Citing that funding of the above mentioned items, the revenue model, etc., would be independent of the existing jetty operation and that the above assets are not related to MRPL jetty operations and are directly relevant to some other revenue generating activities and quoting the decision of this Authority in the Order dated 19.07.2000, the MRPL has requested to exclude ROI on these amount for computation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11.

(b) As regards ₹3 crores, the NMPT has stated that payment of ₹3 crores to Govt. of Karnataka towards land at Devanahalli Business Park is included in net fixed assets of the port. The port has argued that as this land is for construction and is connected with the port operations, its inclusion is justified. It has further argued that this item was included under fixed assets during the year 2008-09 and this Authority had considered for fixation of wharfage for 2008-09.

As regards (b), the NMPT has clarified that ₹29.65 Crores pertains to cash investments towards equity of SPVs for road and rail connectivity in HMRDC & NHAI. Since this cash investment was considered in the working capital calculation while fixing the wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 in the year 2008-09, the NMPT argued that the same need to be considered in the current exercise as well.

Analysis :

- (i) The amount of ₹3 crores paid by NMPT to the Govt. of Karnataka is for allotment of one acre of land at Devanahalli Business Park at Bangalore. It is understood from Govt. of Karnataka Order No.IDD 26 DIA 200 dated 14.05.2008 that the said allotment to the NMPT is for setting up of Trade promotion centre at Devanahalli Business Park. Since this asset is not a revenue generating asset by itself it will form one of the items of common asset of the port as rightly stated by the NMPT. The MRPL had not disputed over this item in the last fixation done in April 2013. As per the decision of this Authority in the tariff Order of 19 July 2000 all revenue earning activities should contribute towards common assets created by the port which are not directly earning revenue. Hence, the approach followed by the NMPT in inclusion of this item is found to be in line with the guiding principle decided by this Authority and hence does not warrant any modification.
- (ii) With regard to the point made by the MRPL that the land is not registered and hence should be treated as capital work in progress, the port has confirmed that the net fixed asset schedule reported in its Annual Accounts include the land cost. This Authority will, therefore, relies on the Audited Accounts of the port and rejects the submission made by the MRPL to treat it as Capital work in progress.
- (iii) The amount of ₹29.65crores pertains to cash investments made by the port towards equity of Special Purpose Vehicles (SPVs) of HMRDC & NHAI for road and rail connectivity. Since the said investment made by the port is in the nature of long term investments in equity of SPV, it cannot form part of the working capital of the port. Further, it is an investment and does not form part of net fixed assets of the port. It is noteworthy that in fixation/ revision of tariff of Major Port Trusts/ Private Terminals thereat return is allowed on Written Down Value of the fixed assets. Investments made by them is not considered for allowing return as tariff guidelines of 2005 do not permit it. Hence, the argument of the MRPL to exclude this item from the working capital computation merits consideration. The point made by the NMPT that just because this item was allowed in the earlier tariff fixation and hence should be considered in the current exercise is not tenable. Since MRPL had not disputed this point earlier, no adjustment was warranted in the wharfage fixation done in the past period. Hence, the amount of, ₹29.65 crores has been excluded from

the working capital for both the years 2009-10 and 2010-11 and the modified working capital is considered in the computation of the wharfage rate.

- (iv) Incidentally, the Net Fixed Assets of the NMPT for the year 2009-10 has been considered at ₹283.10 crores by the NMPT instead of ₹282.10 crores reported in the Annual Accounts for the year 2009-10. This appears to be an arithmetical error which has not been pointed out by the MRPL. The net fixed assets of the NMPT for the year 2009-10 is considered at ₹282.10 crores as reported in the Annual Accounts of the port.

(viii) **Assets capitalized in 2009-10 for ₹66.87 crores and in 2010-11 for ₹14.87 crores computation**

- (a) The MRPL had earlier stated that the details of asset capitalization statements were not made available to them. It has, however, subsequently confirmed having received the relevant details of additions to the fixed assets for the years 2009-10 and 2010-11 from the NMPT for verification.
- (b) The MRPL has contended that the additions to the gross block to the tune of ₹66.87 crores in the year 2009-10 and ₹14.87 crores in the year 2010-11 related to wharfs, road, school building, cranes, vehicles, water sprinkles, etc. Since most of these are not common assets related to MRPL, MRPL contends that they should not be apportioned to the MRPL for computation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 for the period under consideration.
- (c) The NMPT has clarified that additions to gross block of the NMPT assets [except additions to three items viz. (i) Building sheds and other structures; (ii) Railway rolling stock (iii) Plant & Machinery and additions to assets, if any, to the other revenue earning activities] invariably form common asset of the NMPT and hence apportioned to Jetty Nos.10 and 11 for computation of ROCE on common assets. The NMPT has contended that this approach is in line with the approach adopted in fixation of final wharfage rates from the year 1996-97 till 2008-09 and hence is in order. The point disputed by MRPL that additions to assets do not relate to MRPL activities and therefore require to be excluded from the calculations is in deviation from the guiding principles set by this Authority for fixation of wharfage rate, as contended by NMPT.

Analysis:

- (a) The NMPT has furnished break up of the assets capitalized by the port at ₹66.87 crores and ₹14.87 crores during the years 2009-10 and 2010-11 respectively under the various heads as tabulated below duly matching with the Annual Accounts of the respective years. Additions to the gross block pertaining to building/shed and other structures, Railway rolling stock and Plant and Machinery aggregating to ₹5.93 crores in the year 2009-10 and ₹3.46 crores in the years 2010-11 has been excluded by the port from the total additions to the gross block during each of the years. A summary of additions to gross block of assets for the years 2009-10 and 2010-11 as furnished by the NMPT, and additions to the gross block considered for fixation of wharfage rate is tabulated below :

Sr. No.	Account Head / Description	Addition to Gross Block in 2009-10 as per Annual Accounts	Addition to Gross Block in 2010-11 as per Annual Accounts	Remarks
A	<b>BUILDING/ SHED &amp; OTHER STRUCTURES</b>	177.58	144.77	Excluded by NMPT for wharfage computation
B	<b>RAILWAY ROLLING STOCK</b>	228.92	121.00	Excluded by NMPT for wharfage computation
C	<b>PLANT &amp; MACHINERY</b>	187.37	80.77	Excluded by NMPT for wharfage computation
D	<b>WHARFS, ROAD AND BOUNDARIES</b> (PQC to JN at approach road to ore berth, strengthening the roads, pavement concreting, const of stock yard, interlocking of pavements etc.)	3401.75	1023.2	-
E	<b>PRELIMINARY STUDY WORKS</b> (various preliminary study works like techno economic feasibility study for BOT projects, dust depression, iron ore handling system, setting up of container terminal)	75.84	47.9	-
F	<b>FLOATING CRAFTS</b> (Procurement of 1 no 32 Bollard Pull Tug Eashwari)	2395.61	0	-
G	<b>DOCKS, SEA WALLS, PILES, NAVIGATION AIDS &amp; JETTIES ETC.</b> (Replacement of fenders etc., development of outer harbor etc.)	74.84	22.58	-

H	<b>CRANES &amp; VEHICLES</b> (procurement of Forklift, vehicles etc.)	44.58	0	-
I	<b>INSTALLATION OF WATER &amp; ELECTRICITY SYS</b> (Supply & Inst of Elect & Electronics items like AC, WC, HT cables, 30 mtrs High Mast)	101.07	46.52	-
J	<b>Total addition to Gross Block</b>	<b>6687.34</b>	<b>1486.74</b>	-
K	Less: Excluded by NMPT in the wharfage computation (Sr. No A to C)	(593.87)	(346.54)	-
L	Addition to Gross Block considered by NMPT (J-K)	6093.47	1140.20	-
M	Less: Additions shown under preliminary study is fully depreciated by NMPT in the same year as per its Annual Accounts hence shown as deduction here	(75.84)	(47.90)	-
N	<b>Net Additions to the gross block considered for apportioning to Jetty 10 &amp; 11</b>	<b>6017.63</b>	<b>1092.30</b>	-
	Apportioned to Jetty No.10 (on Wharfage Length Ratio after adjusting the period factor of 198 days = 0.0534)	* 321.34	--	-
	Apportioned to Jetty No.11 (on Wharfage Length Ratio - 0.0984)	* 592.13	* 107.48	-

[\*These figures are shown as gross value in the above table. However, the NMPT has in its computation rightly considered net fixed asset value.]

- (b) The guiding principle as regards return on common assets of the port has been decided by this Authority in its Order dated 19 July 2000 as brought out earlier. In fact, till now the MRPL had never disputed common net fixed assets of the NMPT and the additions to the gross block treated as common assets of the port and apportioned to the Jetty Nos.10 and 11 for computation of wharfage rate during the years 1996-97 to 2008-09.
- (c) It is seen that the above additions to the gross block reportedly form part of common asset of the port as they are not directly earning revenue. Hence, all revenue earning activities including MRPL have to contribute towards common assets created which are not directly earning revenue. Thus, apportionment of return on investment on the above additions to the gross block computed by the NMPT is found to be in line with the guiding principles and the approach followed in fixation of wharfage rate for the past years till 2008-09. Hence, no adjustment is felt necessary except for the adjustment with reference to the expenses under the head Preliminary Study/ works, as brought out below.

It is seen that though the Annual Accounts of the port report additions to the gross block to the tune of ₹75.81 lakhs in 2009-10 and ₹47.9 lakhs in the year 2010-11 under Preliminary Study/works, these additions to gross block are fully depreciated in the same year. This means that the net fixed assets considered by the NMPT do not include these values at all. ₹75.81 lakhs and ₹47.90 lakhs would hence be captured in the depreciation for the years 2009-10 and 2010-11 respectively. The nature of the expense reported by the NMPT towards preliminary study/works show that this expense is towards feasibility study undertaken for some BOT project. The guiding principle prescribed by this Authority is clear that whilst return on the common asset of the port which are not directly earning revenue is allowed in the computation of wharfage rate, the NMPT should take care that it does not include any other asset which are directly relevant to some other revenue earning activities. The expense is towards Feasibility Study of some BOT project. It is not made known by the port whether the project for which the feasibility study was undertaken has materialised or not. If the project had materialised or is likely to materialize in future, then for the purpose of tariff fixation it will be appropriate to treat it as the preliminary expense of the concerned revenue earning project. In view of the above position, the sum of ₹75.81 lakhs in the year 2009-10 and the sum of ₹47.9 lakhs in the year 2010-11 need to be excluded from the computation of wharfage rate. It is seen from the detailed working furnished by the NMPT that the port has captured this item as depreciation under the management and general overheads and apportioned to the Jetty No.10 for the year 2009-10 (for the period from 1 April 2009 to 15 October 2009) and Jetty No.11 for the two years 2009-10 and 2010-11. Hence, the management and general overheads considered by the NMPT for the years 2009-10 and 2010-11 in computation of wharfage rate is moderated to the extent of the depreciation on these items apportioned to Jetty no. 10 and 11 in the wharfage computation.

- (d) The MRPL has pointed out that the Wharf Length ratio which is considered as one of the basis for apportionment of return on common assets and some of expenses has unchanged with respect to the earlier years despite commissioning of coal Jetty in the year 2006. In this regard, the NMPT has clarified that the coal berth was constructed on BOT basis and that the cost of coal project is not inbuilt in the capitalization, depreciation or ROI computation in the wharfage rate calculation. Hence, the question of including coal berth in the wharf length ratio does not arise. The point made by the NMPT seems to be logical and reasonable and hence is accepted.

(ix) **Allocation of net fixed assets of Jetty No.10 to Jetty No.11 for the period beyond 15.10.2009**

The wharfage computation furnished by NMPT shows that net fixed assets of Jetty No.10 for the period beyond the MOU i.e. ₹7,184.15 lakhs (proportionately for 167 days) in the year 2009-10 and ₹15,253.23 lakhs in the year 2010-11 is treated as common net fixed assets of port for computation of return. The MRPL has disputed apportionment of net fixed assets of Jetty No.10 allocated to Jetty No.11 for the period beyond MOU i.e. beyond 15.10.2009. It has sought to argue that whilst net fixed assets of Jetty No.10 is apportioned to Jetty No.11 after the MOU period of Jetty No.11, no income pertaining to Jetty No.10 corresponding to post MOU periods has been allocated to Jetty No.11. The MRPL contends that if port insists for the same, then necessary credit for proportionate income earned by jetty No. 10 for such period beyond MOU should also be captured in the computation of wharfage during the MOU period. It has further argued that wharfage computation for post MOU period of Jetty No 10 should be governed by a separate set of calculations considering the operating expenses + ROI for corresponding period.

The NMPT has clarified that the capital employed on common assets for calculation of net block of Jetty No.11 has been correctly computed by taking Jetty No.10 as common asset for the post MOU period.

Analysis :

- (a) It is relevant here to mention that the Jetty No.10 was governed by the MOU for the period upto 15 October 2009. Once the MOU is over, the assets related to the Jetty No.10 will form part of common assets of the port like any other existing berths and facilities. The treatment for return on the common assets is already decided by this Authority. The NMPT has apportioned the common net fixed assets to Jetty No.11 only to the extent of wharf length ratio for computation of return on investment in line with the approach followed in the fixation of wharfage rate for past years as well. For the year 2009-10, the net fixed assets of Jetty No.10 is treated as common assets for proportionate period i.e. 167 days for the period after subsidence of MOU of Jetty No.10. The treatment given by the NMPT is found to be in line with the guiding principle decided by this Authority and hence does not warrant any modification.
- (b) The MRPL has contended that if proportionate assets of Jetty No.10 is allocated to Jetty No.11 then proportionate share of income of Jetty No.10 should also be captured. For reasons explained in the preceding para, the assets of Jetty No.10 for the post MOU period is treated as common assets of the port like the treatment given to any other jetties/berths of the port. This is done for the purpose of computation of return on common assets of NMPT. When the proportionate income of other common assets are not considered, the argument of MRPL to give such a treatment only in respect of Jetty No.10 is not tenable and also not in line with the guiding principles set by this Authority. Hence, the point made by the MRPL to include proportionate income of Jetty No.10 is not accepted.
- (c) As regards the point made by the MRPL about the computation of wharfage rate for Jetty No.10 for the post MOU period, the NMPT has referred the matter to the Ministry of Shipping (MOS) and the decision of the MOS is awaited.
- (x) Apart from the above points disputed in the wharfage calculation, the MRPL has reiterated its earlier submissions on the following points disputed by it earlier during the proceedings relating to fixation of wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 for the years 2002-03 to 2008-09 with a request to reconsider the calculations:
- Apportionment of certain capital expenses (i.e. capital dredging cost and cost of diaphragm wall) to Jetty No.12
  - Pre-closure of Loan with SBI
  - Inclusion of HPCL and ASIDE assets under common assets
  - Inclusion of short term deposits in working capital/ observation on the methodology of working capital computation by MRPL.

As rightly pointed by the NMPT, the submissions made by MRPL on each of the above points are mere reiteration of their earlier submissions made during fixation of wharfage rate for Jetty Nos. 10 and 11 for the period 2002-03 to 2008-09. This Authority during the proceedings of that case had obtained comments of NMPT on MRPL's views and views of MRPL thereon. Based on the

information collected during the processing of the case, each of these issues was examined by this Authority and a reasoned speaking Order No.TAMP/22/2012-NMPT dated 1 April 2013 was passed setting all these issues in para 10 (iv) to (vii) while fixing the wharfage rate for Jetty Nos.10 and 11 for the period 2002-03 to 2008-09. Since these issues raised by MRPL are mere reiteration of their earlier submission which are already dealt with elaborately in the said Order, this Authority does not find it necessary to deal with them again. Further, the MRPL has not pointed out any error apparent on the face of records considered in the relevant proceedings of the tariff orders covering the period 2002-03 to 2008-09. Clause 3.3.1 of the tariff guidelines of March 2005 does not permit entertaining an application for review of any tariff order which has not pointed out any error apparent on the face of records considered in the relevant proceedings. Therefore, the question of revisiting the calculation for the earlier period 2002-03 to 2008-09 does not arise.

- (xi) Subject to the above discussions, the cost statements furnished by NMPT for fixation of wharfage rate for cargo handled at Jetty No.10 for the period 01-04-2009 to 15-10-2009 and Jetty No.11 for the years 2009-11 are modified. The modified cost statements are attached as **Annex - I (a) and (b)** for Jetty No.10 and Jetty No.11 respectively.

- (xii) The wharfage rate for Jetty No.10 and Jetty No.11 proposed by the NMPT vis-à-vis modified rates based on the above discussion are furnished in the table given below:

Jetty No.10 for the period 01.04.2009 to 15.10.2009 (₹ per tonne)		Jetty No.11 (₹ per tonne)		
Proposed by NMPT	Modified by TAMP	Year	Proposed by NMPT	Modified by TAMP
53.55	53.12	2009-10	40.90	40.40
		2010-11	41.67	41.22

As clarified by NMPT, the unit rate for Jetty No.10 in the year 2009-10 is higher in comparison to the past fixation due to lower traffic handled at Jetty No.10 i.e. 50.87 lakh tonnes for 1 April 2009 to 15 October 2009, as against 107.04 lakh tonnes reportedly handled in the year 2008-09, which if prorated for 6 and half months would be 58.06 lakh tonnes as against 50.87 lakh tonnes. The impact of reduction in traffic is ₹6.58 per tonne.

- (xiii) During the processing of the case the MRPL has pointed out that though the loan is repaid by NMPT, the Bank has not released the corporate guarantee given by the MRPL. In view of this issue pointed out by the MRPL, the NMPT is advised to initiate necessary action and address the point raised by MRPL in this regard.
- (xiv) The proposal of NMPT is to fix the wharfage rate for the years 2009-10 to 2010-11 which is a retrospective approval of rates. As per the tariff guidelines, this Authority is mandated to fix tariff prospectively. In this case, the tariff is fixed based on apportionment of certain income and expenses at actuals and therefore calls for retrospective tariff fixation. In view of the above, it is clarified to NMPT that this Authority will not be responsible for issues/dispute, if any, on account of retrospective implementation of the tariff approved in this case.

16. In the result, and for the reasons stated above and based on a collective application of mind, this Authority approves the wharfage rate for cargo handled at NMPT Jetty No.10 for the period from 01-04-2009 to 15-10-2009 and for Jetty No.11 during the years 2009-10 and 2010-11 as given below:

Jetty No.10 for the period 01.04.2009 to 15.10.2009 (₹ per tonne)	Jetty No.11	
	Year	(₹ per tonne)
	2009-10	40.40
53.12	2010-11	41.22

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Ext./143/2014]



## ANNEX-I(a)

**Computation of Wharfage rate payable by Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) to New Mangalore Port Trust (NMPT) for cargo handled at Jetty No. 10 for the period 01-04-2009 to 15-10-2009**

(₹. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	As given by NMPT for the period 1.4.2009 to 15.10.2009	As modified by TAMP for the period 1.4.2009 to 15.10.2009
<b>A</b>	<b>EXPENDITURE</b>		
(i)	Cargo handling & Storage	222.36	222.36
(ii)	Port & Dock charges	989.44	989.44
(iii)	Estate Rentals	2.01	2.01
(iv)	General Management & Admn. Expenses	254.92	250.87
(v)	Finance & Miscellaneous Expenses	181.59	181.59
	<b>Total Expenditure (i) to (v)</b>	<b>1650.32</b>	<b>1646.27</b>
<b>B</b>	<b>INCOME</b>		
(i)	Port Dues	146.54	146.54
(ii)	Berth Hire charges	465.78	465.78
(iii)	Pilotage	141.26	141.26
(iv)	Interest on Escrow A/c	105.37	105.37
	<b>Total Income (i) to (iv)</b>	<b>858.95</b>	<b>858.95</b>
<b>C</b>	<b>Net Expenditure (A) - (B)</b>	<b>791.37</b>	<b>787.32</b>
<b>D</b>	<b>Return on Assets</b>		
(i)	Return on Jetty No.10 Assets (@ 3% p.a.)	310.94	306.21
(ii)	Return on other common assets (@ 18% p.a.)	365.08	351.97
(iii)	Loan Repayment	1500.00	1500.00
	Sub total (i) to (iii)	2176.02	2158.18
<b>E</b>	<b>Less: Depreciation</b>	243.48	243.48
<b>F</b>	<b>Net Return on Assets (D) - (E)</b>	<b>1932.54</b>	<b>1914.70</b>
<b>G</b>	<b>Net Expenditure + Return on Assets (C) + (F)</b>	<b>2723.91</b>	<b>2702.02</b>
<b>H</b>	<b>Traffic handled at Jetty No. 10 (in lakh tonnes)</b>	50.87	50.87
<b>I</b>	<b>Wharfage per tonne (in Rs.)</b>	<b>53.55</b>	<b>53.12</b>

## ANNEX-I(b)

<b>Computation of Wharfage rate payable by Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) to New Mangalore Port Trust (NMPT) for cargo handled at Jetty No.11</b> <b>during the years 2009-10 and 2010-11</b> (₹ Lakhs)					
Sl. No.	Particulars	As furnished by NMPT		As modified by TAMP	
		2009-10	2010-11	2009-10	2010-11
<b>A</b>	<b>EXPENDITURE</b>				
(i)	Cargo handling & Storage	379.34	389.30	379.34	389.30
(ii)	Port & Dock charges	1845.33	2526.77	1845.33	2526.77
(iii)	Estate Rentals	8.87	8.87	8.87	8.87
(iv)	General Management & Admn. Expenses	489.09	508.58	481.64	503.87
(v)	Finance & Miscellaneous Expenses	441.54	408.23	441.54	408.23
	<b>Total Expenditure (i) to (v)</b>	<b>3164.17</b>	<b>3841.75</b>	<b>3156.72</b>	<b>3837.04</b>
<b>B</b>	<b>INCOME</b>				
(i)	Port Dues	281.00	312.25	281.00	312.25
(ii)	Berth Hire charges	862.52	920.32	862.52	920.32
(iii)	Pilotage	278.88	305.34	278.88	305.34
(iv)	Interest on Escrow A/c	161.53	207.26	161.53	207.26
	<b>Total Income (i) to (iv)</b>	<b>1583.93</b>	<b>1745.17</b>	<b>1583.93</b>	<b>1745.17</b>
<b>C</b>	<b>Net Expenditure (A) - (B)</b>	<b>1580.24</b>	<b>2096.58</b>	<b>1572.79</b>	<b>2091.87</b>
<b>D</b>	<b>Return on Assets</b>				
(i)	Return on Jetty No.11 Assets (@ 3% p.a.)	393.38	390.15	384.66	381.43
(ii)	Return on other common assets (@ 18% p.a.)	876.37	1151.13	845.73	1115.49
(iii)	Loan Repayment	1361.36	1333.34	1361.36	1333.34
	Sub total (i) to (iii)	2631.11	2874.62	2591.75	2830.26
<b>E</b>	<b>Less: Depreciation</b>	413.46	413.46	413.46	413.46
<b>F</b>	<b>Net Return on Assets (D) - (E)</b>	<b>2217.65</b>	<b>2461.16</b>	<b>2178.29</b>	<b>2416.80</b>
<b>G</b>	<b>Net Expenditure + Return on Assets (C) + (F)</b>	<b>3797.89</b>	<b>4557.74</b>	<b>3751.08</b>	<b>4508.67</b>
<b>H</b>	<b>Traffic handled at Jetty No.11 (in lakh tonnes)</b>	92.86	109.37	92.86	109.37
<b>I</b>	<b>Wharfage per tonne (in Rs.)</b>	<b>40.90</b>	<b>41.67</b>	<b>40.40</b>	<b>41.22</b>